SKRZYDŁA I MOTOR



Nr 8 (244) ROK VI
18 – 24 LUTY 1951
CENA 60 gr

ŚWIĘTO ARMII RADZIECKIEJ

Trzydzieści trzy lata temu, 23 lutego 1918 roku na zaśnieżonych polach Białorusi odniosła swe pierwsze zwycięstwo nad imperialistycznymi wojskami niemieckimi robotniczo - chłopska Armia Czerwona, pierwsza na świecie armia ludu pracującego.

Była to wielka i pamiętna chwila w dziejach wyzyskiwanych i uciemiężonych mas ludowych na całym świecie. Zrodzona przez Wielką Socjalistyczną Rewolucję Październikową, młoda Armia Radziecka, zbrojne ramię pierwszego państwa robotników i chłopów, była armią zupełnie inną niż wszystkie inne armie państw kapitalistycznych. Jej pierwszym i podstawowym zadaniem była i jest wolność i pokój narodów, a nie przemoc i podbój jakim służyły armie kapitalistyczne. Była ona i jest armią Republiki Rad, służącą obronie interesów proletariatu nie zaś zbójeckim napastniczym planom imperialistów.

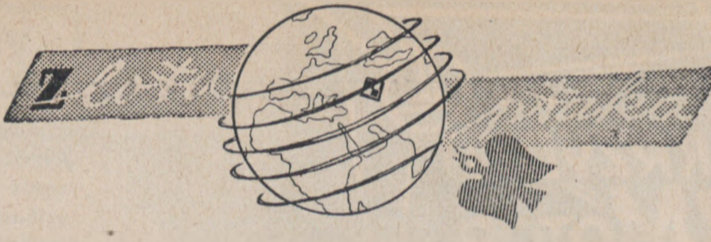
Było to pierwsze zwycięstwo Armii Czerwonej, które rozpoczęło okres nieprzerwanego wzrostu jej siły i potęgi. Po zwycięskim rozgromieniu band interwencyjnych, w kilka lat później Armia Radziecka zdusiła napaść imperialistów japońskich, jeszcze później awanturnicze wystąpienie Finlandii i wreszcie — największy i najokrutniejszy w histori najazd hitlerowski, który zakończył się zwycięstwem Armii Radzieckiej w samym sercu faszystowskiej bestii — w Berlinie.

Jaka jest przyczyna niezwyciężonej potęgi Armii Radzieckiej? Tkwi ona w tym, że Armia Radziecka służy słusznej sprawie pokoju na świecie, że oparta jest na jedynie słusznej i prawdziwej stalinowskiej nauce wojennej, że ma za sobą miłość i poparcie nie tylko narodów radzieckich, ale wszystkich uczciwych ludzi pracy wszędzie — od Żółtej Rzeki do Manzanares i od Neapolu do Helsinek. Twórcą zaś i kierownikiem Armii Radzieckiej jest genialny Józef Stalin współpracownik wielkiego Lenina największy strateg, ukochany wódz narodów radzieckich i mas pracujących całego świata.

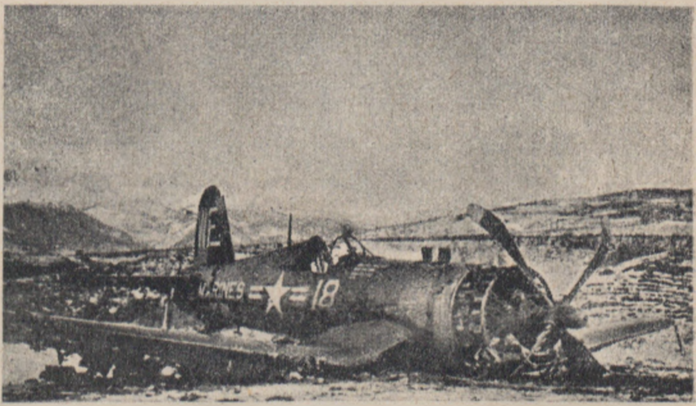
Armia Radziecka w swym zwycięskim pochodzie gromiąc faszystowskich najeźdźców, przyniosła Polsce wyzwolenie narodowe i społeczne. Właśnie dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej możemy korzystać z pomocy ZSRR i z doświadczeń radzieckich, dzięki niemu w kraju naszym buduje się dziś lepszy, piękniejszy, sprawiedliwszy ustrój, rosną nowe osiedla robotnicze, nowe miasta i fabryki, produkuje się samoloty i szybowce; dzięki niemu w naszych aeroklubach młodzież robotnicza i chłopska opanowuje sztukę latania.

Dziś, kiedy imperialistyczni zbrodniarze chcą wtrącić świat po raz trzeci w odmęty nowej potwornej zawieruchy wojennej, niezwyciężona siła Armii Radzieckiej, jej głębokie oparcie i zaufanie, jakimi cieszy się w masach ludowych, napawają nas dumą i poczuciem bezpieczeństwa. Ale równocześnie jest dla nas bodźcem do jeszcze lepszej, do jeszcze wydajniejszej pracy nad zbudowaniem socjalizmu w Polsce. Na straży pokojowego budownictwa w naszym kraju stoi Odrodzone Wojsko Polskie, związane braterstwem broni z Armią Radziecką.

W trzydziestą trzecią rocznicę powstania Armii Radzieckiej, myśli i uczucia polskiej młodzieży lotniczej zwracają się z głęboką wdzięcznością do jej wielkiego organizatora i wodza — Józefa Stalina.



Wojska Koreańskiej Republiki Ludowo - Demokratycznej wraz z oddziałami ochotników chińskich nieprzerwanie toczą zaciekłe walki z amerykańskimi najeźdźcami, gromiąc ich i wyzwalając coraz nowe połacie ziemi koreańskiej. Wraz z nimi walczą po bohatersku lotnicy ludowej Korei.



Ożywiona działalność ludowego lotnictwa koreańskiego przyczynia niemało strat napastnikom. Tak np. 12 lutego w rejonie Suwon zestrzelono 6 ciężkich bombowców amerykańskich, 13 lutego — 4 samoloty, 17 lutego — 3 samoloty, w tym dwie superfortece B—36, 18 lutego — 1 myśliwiec odrzutowy, 19 lutego — 3 bombowce i 5 myśliwców. Lotnictwo współdziała ściśle z wojskami naziemnymi.

Na zdjęciu — amerykański samolot „Corsair", zestrzelony przez koreańskie lotnictwo ludowe. „Corsair" znaczy po angielsku — korsarz. Taki los czeka wszystkich imperialistycznych korsarzy i piratów powietrznych!

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Podpułkownik Gwardii Iwan Kożedub słynny lotnik radziecki z okresu Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, zestrzelił 62 samoloty hitlerowskie. Obecnie jest słuchaczem Wojskowej Akademii Lotniczej im. Żukowskiego i wychowawcą młodych pilotów radzieckich.

Dla uczczenia wyborów do Rady Najwyższej ZSRR, w dniu 4 lutego bieżącego roku sportowcy — spadochroniarze Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa wykonali grupowy skok spadochronowy.

W sześcioosobowym desancie brali udział wybitni sportowcy Centralnego Aeroklubu, jak S. Korcbow, E. Władimirska, G. Piasecka, W. Iwanow i inni.

Po skoku spadochroniarze udali się do miejscowości Ruza pod Moskwą na salę obrad, gdzie przed wyborcami i zgromadzoną publicznością wygłosili pogadanki o osiągnięciach radzieckiego sportu spadochronowego oraz zaznajomili zebranych z budową spadochronu.



Na zdjęciu poniżej spadochroniarze przed startem do desantu.

Foto: „Komsomolska Prawda"

KOMSOMOLCY
W PIERWSZYCH SZEREGACH RADZIECKIEGO LOTNICTWA



> **„Komsomoł zawsze stał w pierwszych szeregach naszych bojowników. Nie znam wypadku, kiedy pozostawałby on w tyle wydarzeń naszego rewolucyjnego życia".**
>
> **(JÓZEF STALIN — O młodzieży)**

Dwadzieścia lat temu, 25 stycznia 1931 roku, w wypełnionej po brzegi sali Rady Najwyższej ZSRR wśród niebywałego entuzjazmu delegatów na IX Wszechzwiązkowy Zjazd Komsomołu została powzięta następująca rezolucja.

„IX Zjazd Wszechzwiązkowego Leninowskiego Komunistycznego Związku Młodzieży postanawia w imieniu trzymilionowej organizacji objąć patronat nad siłami powietrznymi Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej...

...Komsomolec — na samolot! — oto nasze bojowe hasło!"

* * *

Od tego dnia minęło dwadzieścia lat. A były to lata niełatwe, pełne codziennej, wytężonej pracy nad umocnieniem potęgi Republiki Rad, nad budowaniem potęgi lotniczej pierwszego na świecie państwa robotników i chłopów — były to wreszcie lata Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny. Komsomoł, najwierniejszy pomocnik partii, doskonale wywiązał się ze swych poważnych zadań.

W dwudziestą rocznicę objęcia przez Leninowsko-Stalinowski Komsomoł patronatu nad Wojskowymi Siłami Powietrznymi zamieszczamy poniżej kilka fragmentów z prasy i literatury radzieckiej obrazujących pracę Komsomołu w lotnictwie.

* * *

„...Organizacje Komsomolskie z właściwą im energią wzięły się za dzieło podniesienia w kraju wiedzy lotniczej. Lotnictwo sportowe prawie że nie istniało. Nieliczne szkoły „Osoawiachimu" pracowały źle. Komsomolcy wystąpili ze śmiałym wnioskiem szkolenia pilotów bez odrywania ich od pracy zawodowej. Młodzi entuzjaści musieli zwalczać rutynę i „zaśniedziałość". Trzeba nie tylko utworzyć kluby lotnicze, ale też uczynić je ośrodkami wiedzy lotniczej i postępu technicznego. Znacznie później okazało się, że lekceważący stosunek do masowego sportu lotniczego był wynikiem szkodliwej działalności wrogów, którzy przedostali się do „Osoawiachimu". Pokonując opór i sabotaż wrogów, Komsomoł popierany stale przez partię bolszewicką walczył o rozszerzenie wiedzy lotniczej wśród mas młodzieży.

Już w 1936 roku w kraju istniało 140 klubów lotniczych. Prawie wszystkie kluby posiadały ośrodki spadochronowe i szybowcowe. Sprzęt szkoleniowy klubów lotniczych zwiększył się w ciągu pięciu lat dziewiętnastokrotnie. W klubach lotniczych, pracując jednocześnie zawodowo, szkoliło się około 7 500 młodzieży.

Ogromnie rozpowszechniał się masowy sport spadochronowy. Z inicjatywy Komsomołu w latach 1932 — 1934 wszędzie budowano wieże spadochronowe organizowano kółka skoczków spadochronowych. Po opanowaniu nieskomplikowanej techniki skoków z wież, młodzież przeszła do masowych skoków z samolotów. Spadochroniarstwo stało się popularnym sportem młodzieży radzieckiej, która ćwiczyła w nim swoją wolę i charakter. Wkrótce światowe rekordy skoków ze spadochronem — rekordy skoków z największej wysokości, w warunkach nocnych, z opóźnionym otwarciem spadochronu, skoki grupowe — zostały zdobyte przez młodych sportowców radzieckich.

Począwszy od roku 1932 Komsomoł przystąpił do energicznej pracy nad rozwojem sportu szybowcowego. W przeciągu kilku lat w kraju utworzono około 2 tysięcy ośrodków szybowcowych, w których szkoliło się ponad 30 tysięcy młodzieży. Szybownictwo radzieckie zajęło czołowe miejsce w świecie. Do 1940 roku spośród 20 rekordów, zarejestrowanych przez Międzynarodową Federację Lotniczą, 13 — zdobył ZSRR. Spośród rekordów kobiecych, 7 — zdobyły kobiety radzieckie. Młodzi radzieccy lotnicy nauczyli się prowadzić pociągi powietrzne składające się z 4 — 5, a nawet 7 szybowców, wykonywać na lekkich szybowcach skomplikowane figury akrobacji powietrznej..."

„...W lipcu 1935 roku zwiedzili Centralny Aeroklub ZSRR w Moskwie członkowie Biura Politycznego Komitetu Centralnego partii. Towarzysze: Stalin, Woroszyłow, Kalinin, Andrejew zwiedzili wszystkie sale wykładowe, hangary, lotnisko. Entuzjastycznymi okrzykami witali drogich gości komsomolcy i komsomołki — robotnicy, studenci, młodzież, przechodząca szkolenie w aeroklubie. Towarzysz Stalin z wieloma z nich prowadził przyjacielską rozmowę.

Gdy młodzież na lotnisku zademonstrowała przed gośćmi swoje osiągnięcia, towarzysz Woroszyłow zwrócił się do uczestników spotkania z krótkim przemówieniem:

„Z polecenia towarzysza Stalina i obecnych tutaj członków Biura Politycznego składam Wam bolszewickie podziękowanie za ten przegląd osiągnięć z których nasza dzielna młodzież ma prawo być dumna. Te wasze sukcesy stanowią cząstkę wielkiego czynu, który wszyscy wykonujemy dla dobra naszej ojczyzny. Z takimi

(d. c. na str. 116)



W. I. STALIN, generał lejtnant lotnictwa ZSRR

ludźmi, jakich rodzi nasza radziecka ziemia, nie tylko zbudujemy szczęśliwe i radosne życie, ale i natchniemy swym przykładem lud pracujący wszystkich krajów. Wam, synom naszej wielkiej, pięknej ojczyzny, którzy wykonujecie swoje dzieło nie dla igraszki, lecz dla zwiększenia siły obronnej państwa radzieckiego, w imieniu Komitetu Centralnego i w imieniu naszego wielkiego Stalina składam podziękowanie.

* * *

Rosły pod patronatem Komsomołu kadry wspaniałej komunistycznej młodzieży lotniczej, wychowywane w duchu bezgranicznego ukochania i poświęcenia dla socjalistycznej ojczyzny i jej wielkiego Wodza — towarzysza Stalina.

Wybuchła druga wojna światowa. Lotnicy-Komsomolcy spotkali się w powietrzu z wrogiem.

* * *

„...Samolot młodego lotnika Mikołaja Gastello zapalił się w powietrzu od hitlerowskiego pocisku. Lotnik nie użył spadochronu ażeby ocalić swe życie. Przyjaciele jego widzieli, jak płonący samolot krążył nad drogą, po której posuwała się hitlerowska kolumna transportowa i prowadzony śmiałą i pewną ręką werżnął się w skupienie cystern z benzyną i czołgów, wywołując potężną eksplozję. Drogo oddał swe życie wychowanek Komsomołu, Mikołaj Gastello...“

* * *

Hitlerowskie lotnictwo urządzało z powietrza zaciekłe naloty na stolicę. W walkach powietrznych pod Moskwą młodzi radzieccy piloci strącili setki faszystowskich samolotów. Cały kraj dowiedział się o bohaterstwie 20-letniego oficera, komsomolca, Wiktora Tałalichina. Po wyczerpaniu amunicji uderzył on, jak taranem własnym samolotem w faszystowski bombowiec „Heinkel-111“, strącił go, a sam uratował się przy pomocy spadochronu. Za ten bohaterski czyn Tałalichin otrzymał miano Bohatera Związku Radzieckiego.

* * *

Wśród wielu bohaterskich pułków i formacji Armii Radzieckiej niezapomnianą sławą okrył swoje sztandary komsomolski pułk lekkich bombowców nocnych, sformowany na początku wojny przez bohaterkę — lotnika Marynę Raskową.

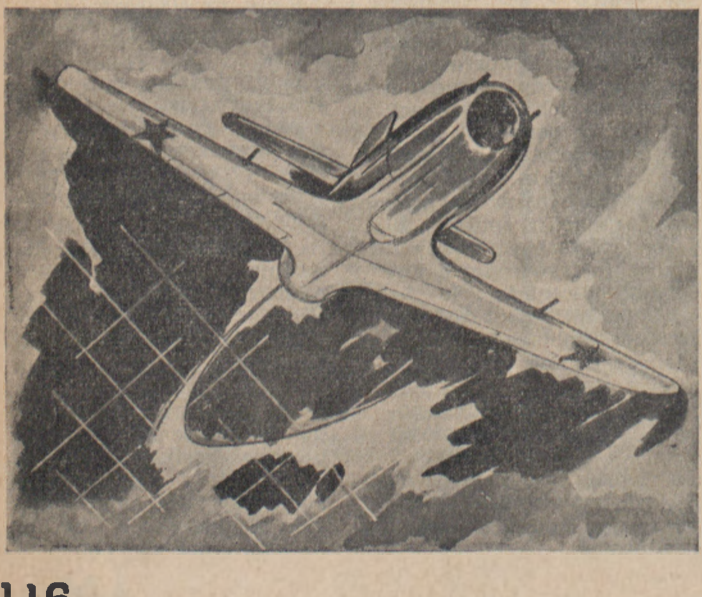
Studentki, instruktorki klubów lotniczych, robotnice, które poszły ochotniczo na front, tworzyły rdzeń pułku. Dowodziła nim ppłk gwardii Ewdokia Berszaneka. Pułk ten przeszedł wśród walk drogę od północnego Kaukazu przez Tamań i Kiercz, Białoruś i Polskę do prowincji Brandenburskiej w Niemczech. 24 tys. bojowych lotów, 3 miliony kilogramów zrzuconych na wroga bomb, dziesiątki tysięcy zabitych żołnierzy hitlerowskich — oto bojowy rachunek pułku, zaszczyconego mianem 46 Tamańskiego Pułku Gwardii odznaczonego Orderem Czerwonego Sztandaru i Orderem Suworowa III stopnia. Ponad 200 kobiet-lotników i obserwatorów tego pułku odznaczono orderami i medalami, wiele z nich kilkakrotnie. Spośród pilotek pułku dwadzieścia dwie otrzymało miano Bohaterów Związku Radzieckiego. W czasie wojny 180 komsomołek pułku wstąpiło do szeregów partii bolszewickiej

* * *

Zwycięstwo nad faszystowskim najeźdźcą oznaczało dla całego narodu radzieckiego, a wraz z nim i dla lotnictwa — przejście do pokojowej, twórczej pracy. Komsomoł rozpoczął nowy etap w swym patronacie nad radzieckimi siłami powietrznymi: etap walki o coraz lepsze wyniki wyszkolenia, o mistrzowskie opanowanie sztuki latania i ciągłe podnoszenie uświadomienia politycznego.

Leninowsko - Stalinowski Komsomoł przy boku partii prowadzi dziś lotnictwo radzieckie do coraz lepszych, wspanialszych wyników w służbie człowieka pracy.

opracował (wig)



NOWE REKORDY SPADOCHRONIARZY ZSRR

Prezydium Lotniczo - Sportowej Komisji Centralnego Aeroklubu ZSRR zatwierdziło trzy rekordy spadochronowe, które ustalone zostały 1 października 1950 roku.

Pierwszy rekord: grupowy skok pięciu spadochroniarzy (mistrza spadochronowego Naumienko, Popowa, Kalinina, Mariutkina i Kosinowa) z wysokości 6.500 m. (Otwarcie spadochronu nastąpiło na wysokości 1.020 m nad ziemią).

Drugi rekord: grupowy nocny skok pięciu spadochroniarek (mistrzyni spadochronowej — Gusarowej, spadochroniarek Seliwczesłowej, Nikitiewej, Wołogianinej i Wasilenok) z wysokości 6.300 m.

Trzeci rekord: Mistrzyni sportu szybowcowego E. Władymirska wykonała skok w nocy z wysokości 6.000 m, otwierając spadochron dopiero na wysokości 1.180 m.

Zatwierdzono również wyczyn spadochroniarza — Kalinina, który dnia 5 października 1950 r. wykonał skok z wysokości 6.300 m, otwierając spodochron dopiero 1,200 m nad ziemią.

NIECH ŻYJE
NIEZWYCIĘŻONA
ARMIA RADZIECKA
ARMIA POKOJU,
WOLNOŚCI I SOCJALIZMU!

BYŁO CH TRZECH:

PILOT, NAWIGATOR I STRZELEC

W. KAWERIN



Była to trójka prostych, radzieckich ludzi, o których można by powiedzieć tylko tyle, że przyjaźnili się ze sobą i że znali się na rzeczy. Zresztą przyjaciółmi byli jedynie Kulikow i Czebierda, bo trzeci nawigator Żylin zjawił się w eskadrze dopiero niedawno, w przededniu wojny. Żartowano z niego. a właściwie nie z niego, tylko z jakiejś jego stuletniej cioci, która ani rusz nie mogła zrozumieć, że wstąpił do lotnictwa wojskowego i ciągle prosiła go w listach, żeby latał jak najniżej. „Skoro ci już nie sadzone, jak wszystkim ludziom, chodzić po ziemi — pisała — to proszę cię, Piotrusiu, lataj jak najniżej".

Zresztą w eskadrze wszyscy po trochu wzajemnie żartowali z siebie, a już najwięcej z Czebierdy i Kulikowa. Czebierda był długi, nosaty i bardzo lubił śpiewać, zwłaszcza w czasie lotu; Kulikow — mały, zawsze niezmiernie skory do śmiechu. Nie istniało między nimi najmniejsze choćby podobieństwo wewnętrzne czy zewnętrzne i być może dlatego właśnie rysowano ich karykatury, nazywano „Pat i Patachon", układano na ich temat wierszyki. Nie przeszkadzało to nikomu szanować ich tak. jak w każdym zespole szanuje się ludzi pewnych, doświadczonych, solidnych.

I oto pewnego pięknego dnia — będziemy go tymczasem tak właśnie nazywać — ci trzej ludzie na dobrym bombowcu radzieckim udali się tam, dokąd im rozkazano... To, co mieli wykonać, wykonali wzorowo. Z tak zwanego „obiektu nieprzyjacielskiego" zostały jedynie zwęglone szczątki.

Nabrawszy wysokości samolot powracał do bazy. Sprawy szły tak dobrze, iż Czerbieda zaśpiewał nawet swoje ulubione: „Hej, poczekaj, ty pięknotko, poczekaj, poczekaj!"

I nagle z lewej strony ukazały się samoloty niemieckie. Nie było ich wiele — dwa myśliwce. Zbliżały się tak śmiało, jak gdyby piloci ich z góry pewni byli zwycięstwa. Zaledwie dwa Messerschmitty. Ale jak wiadomo, bombowiec z natury swojej nijako nie nadaje się do prowadzenia walki w powietrzu Dwa myśliwce przeciwko jednemu bombowcowi — siły nie równe!

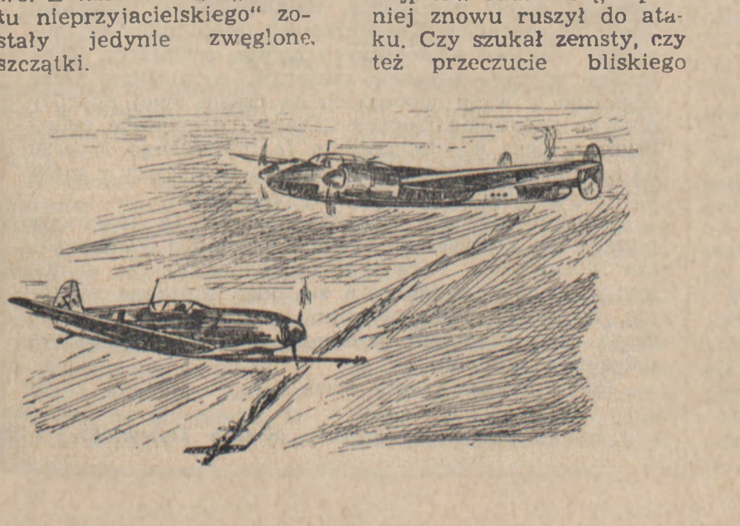
Ale Czebierda postanowił walkę przyjąć.

Trudno powiedzieć, w której z pierwszych trzech sekund powziął to postanowienie: zapewne w pierwszej, ponieważ w drugiej czy trzeciej już się przekonał, że Messerschmitty starają się zajść go od ogona.

Czerbieda nie należał jednak do ludzi, którzy pozwalają, aby im ktoś zachodził z tyłu. Myśliwce zaszły raz — nie udało się! po raz drugi — znowu się nie udało. Kulikow umiejętnie wziąwszy je na cel, nacisnął spust karabinu maszynowego. Należy przypuszczać, że jeden z Messerschmittów otrzymał to. co mu się należało, gdyż nagle stanął w płomieniach i runął w dół.

Teraz trzeba było zająć się drugim samolotem, który zresztą okazał się bez porównania zręczniejszy i jadowitszy od pierwszego.

Nie wytrzymując ognia, najpierw oddalił się, a później znowu ruszył do ataku. Czy szukał zemsty, czy też przeczucie bliskiego końca dodało mu odwagi — dość, że tym razem zaatakował maszynę z lepszym skutkiem. Prawy płat został uszkodzony, w kilka minut później przestało działać radio.



Messerschmittowi udało się zajść od ogona.

Ale Kulikow czuwał — i drugi Messerschmitt przechylił się na skrzydło i zaczął płonąć i powoli spadać w morze. Spadł bez pośpiechu, jakby z oporem, tak że, mimo dymu, Piotruś Żylin zdążył wyraźnie rozróżnić jego żółty łeb i krzyże na sterze.

Najwyższy czas było pomyśleć o powrocie do domu...

I właśnie w tej chwili zaczyna się historia, którą powinni poznać wszyscy: i nasi przyjaciele, i nasi wrogowie.

Samolot podziurawiony był kulami we wszystkich kierunkach. Ze statecznika zostało jedynie wspomnienie. Czwartą część prawego płata diabli wzięli. W dole było morze a do brzegów macierzystych sto mil a może i więcej. Samolot odmawiał pilotowi posłuszeństwa i z każdą sekundą tracił wysokość.

— Dwieście pięćdziesiąt metrów! — zameldował Żylin.

Czebierda kiwnął głową i prowadził maszynę dalej.

— Dwieście metrów!

Samolot szedł naprzód.

— Sto siedemdziesiąt metrów! Siedemdziesiąt! Dwadzieścia.

Był to oczywiście koniec. Czebierda wyłączył silnik i maszyna siadła na wodzie.

Nie można powiedzieć, żeby na powierzchni utrzymywała się specjalnie długo, inaczej mówiąc — utonęła w ciągu półtorej minuty. Ale przez te półtorej minuty lotnicy zdążyli wyskoczyć schwyciwszy ze sobą gumową szalupę.

Byli na morzu sami, daleko od brzegu, po długiej, męczącej, śmiertelnej walce, gdzie każda sekunda mogła zadecydować o ich życiu lub śmierci, pozbawieni wszystkiego, co dawało najmniejszą nadzieję ratunku — jednak nie stracili głowy i nie upadali na duchu.

Czebierda nakazał rozwinąć szalupę. Zostało to wykonane z taką szybkością, na jaką zdobyć się mogli trzej ludzie, pływający w kombinezonach dokoła dużego kawała gumy. Ale nawigator zameldował, że pompka do nadmuchiwania łodzi utonęła, a wiosła porwała fala.

— Nadmuchać ustami!

W kombinezonach nie podobna było utrzymać się dłużej na wodzie, więc je zrzucili. Zrzucili obuwie. Podtrzymując się wzajemnie, nadmuchiwali szalupę po kolei, starając się nabrać jak najwięcej powietrza w płuca i od czasu do czasu kładąc się na wznak, żeby uspokoić serce, które od nadmiernego wysiłku chciało wyskoczyć z piersi

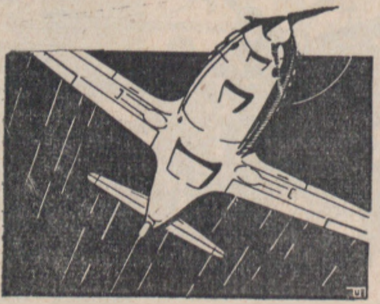
Mimo wszystkich usiłowań byliby jednak zginęli, gdyby im się nie udało napompować szalupy przed nastaniem zmroku Ale gdy zapadł zmrok, ogromnie szybko jak zwykle na południu — szalupa już była napełniona powietrzem. Wgramolili się do niej i, wyczerpani, leżeli na dnie.

W jakim kierunku wiosłować? Tę sprawę rozstrzygnęli bardzo szybko. Nawigator określił kierunek według gwiazd. Ale czym wiosłować? Odpowiedź była prosta: rękami.

Wiosłowali całą noc, a było to bardzo trudne, ponieważ w łodzi gumowej siedzenia są głębokie i wiosłować rękami w pozycji siedzącej było niemal niepodobieństwem. Więc wiosłowali leżąc na burtach i z trudnością utrzymując równowagę. Wiosłowali oblewając się potem, chociaż w nocy zrobiło się zimno; wiosłowali głodni i wyczerpani, nie czując aż po łokcie omdlałych, rozpalonych rąk.

(d. c. n.)

MARESJEW DO MŁODYCH PRZYJACIÓŁ



„NASZE SAMOLOTY SŁUŻĄ SPRAWIE POKOJU"

W jednym ze swych artykułów w prasie radzieckiej bohaterski lotnik radziecki Aleksiej Maresjew zwraca się do wszystkich swoich młodych przyjaciół uczniów aeroklubów:

— „...uczcie się wytrwale i z zapałem, głęboko opanowujcie wiedzę lotniczą, abyście stali się godnymi synami swej ojczyzny i bronili honoru swego lotnictwa.

Pamiętajcie, towarzysze, że was, na razie jeszcze uczniów aeroklubów, narówni ze starymi lotnikami, kocha i szanuje cały naród, a miłość narodu jest największym skarbem dla człowieka.

Radzieccy lotnicy są gorącymi patriotami swej ojczyzny i dlatego cieszą się zasłużoną miłością, szacunkiem i czcią narodu. Nigdy nie bombardowali oni bezbronnych wsi, nie strzelali z karabinów maszynowych do kobiet i dzieci, jak to haniebnie czynią amerykańscy powietrzni piraci, którzy splamili swe ręce krwią niewinnych ludzi w Korei i Chinach. Nie zapominajcie, młodzi przyjaciele, że opanowanie sztuki latania jest waszym wkładem w wielkie dzieło, jest waszą walką w obronie pokoju".

R. F.

DOSAW W KOŁCHOZIE ZABORIE

Zaborie — to niewielka wieś w powiecie podolskim, obwodu moskiewskiego. Mieszkańcy kołchozu, a zwłaszcza młodzież wykazywali duże zainteresowanie dla lotnictwa. To też bardzo szybko, przy pomocy delegata komitetu DOSAW-u, powstała w kołchozie organizacja DOSAW.

Jako pierwsze założono koło spadochroniarzy. Następnie powstało szereg kółek innych specjalności lotniczych, przy czym największą popularność cieszy się wśród młodzieży kółko radiotelegrafistów. Młodzi kołchoźnicy zbudowali własny radiowęzeł i zradiofonizowali kilkanaście domów.

Organizacja DOSAW-u zdobyła sobie dużą popularność w Zaboriu. W każdej rodzinie są członkowie koła. Największą ilość członków rekrutuje się ze starych uczniów miejscowej szkoły.

Kołchozowa organizacja partyjna udziela wiele uwagi rozwojowi koła i okazuje dużą pomoc w pracach kolektywu. Członkowie partii są aktywistami DOSAW-u i przejawiają ożywioną działalność na terenie koła.

Podstawowy trzon aktywu organizacji stanowią komsomolcy, którzy swą nauką i pracą mogą służyć przykładem dla innych.

Aktywiści koła często jeżdżą do sąsiednich kołchozów, prowadząc agitację i popularyzując DOSAW i wiedzę lotniczą wśród kołchoźników. **(rof.)**

JAK PRACOWAŁ „OSOAWIACHIM"

Pierwszy organizator „Osoawiachimu", słynny dowódca z okresu Rewolucji Październikowej — Frunze, oświadczył w roku 1925, iż jednym z głównych zadań „Osoawiachimu" jest praca wyjaśniająca i popularyzowanie konieczności stworzenia wyszkolonych kadr cywilnych, Obrony Przeciwlotniczej na wypadek zbrojnej agresji imperialistów.

Była to praca niezwykle trudna, tym bardziej, że i radzieckie lotnictwo znajdowało się dopiero w początkowej fazie rozwoju. Wśród młodzieży szkolnej powstawały pod kierownictwem „Osoawiachimu" sekcje lotniczo-chemiczne, zadaniem których było szkolenie swych członków w OPL.

\+ + +

Nakładem „Osoawiachimu" ukazało się wiele książek i broszur; opracowano również filmy o tematyce popularyzującej obronę przeciwlotniczo - gazową. Terenowe koła organizowały jednocześnie z zajęciami teoretycznymi praktyczne pokazy z udziałem ludności w postaci próbnych alarmów lotniczych, pracy straży pożarnej itp.

Wydano nawet specjalną odznakę „Gotów do obrony przeciwlotniczej". O rzymanie tej odznaki przysługiwało tym, którzy przeszli przeszkolenie w dziedzinie OPL.

\+ + +

Przez całą wojnę wydano ogółem 12 milionów książek i broszur oraz półtora miliona tablic poglądowych z dziedziny OPL. Wyświetlono specjalny długometrażowy film — kurs, oraz 14 krótkometrażowych filmów szkoleniowych o tematyce związanej z obroną przeciwlotniczą. Rezultatem tej olbrzymiej, masowej akcji było wyszkolenie przez „Oscawiachim" przeszło 100 milionów obywateli radzieckich.

\+ + +

ZSRR zwiększając kadry fachowców umacnia swą siłę obronną i ekonomiczną. Zakusy imperialistów dążących do rozpętania nowej wojny światowej spełzną na niczym.

NOWE DOKUMENTY O MOŻAJSKIM

W państwowym archiwum w Wołogdzie znaleziono niedawno nowe dokumenty, dotyczące twórcy pierwszego samolotu na świecie, A. F. Możajskiego.

W jednym z dokumentów pt. „Drugi protokół Spasskiego gminnego komitetu wykonawczego" z dnia 20 sierpnia 1918 r. czytamy: „Przeprowadzone dochodzenie w zagrodzie i wsi Kotielnikowo potwierdza fakt sprzedaży rzeczy, stanowiących urządzenie domu i zagrody byłego jej właściciela...

Postanowiono: sprzedane rzeczy... polecić... natychmiast zwrócić do domu i zagrody, sporządzić w obecności świadków spis, opisując jednocześnie wszystkie znajdujące się w domu rzeczy i urządzenie skonfiskować.

Z tego: model samolotu wykonany, jak podają, przez A. F. Możajskiego, wypchaną skórę krokodyla i część ryby „piła" wysłać do muzeum wołogodzkiego, całą bibliotekę przekazać komisji kulturalno-oświatowej przy Niepotiagowskim domu ludowym..."

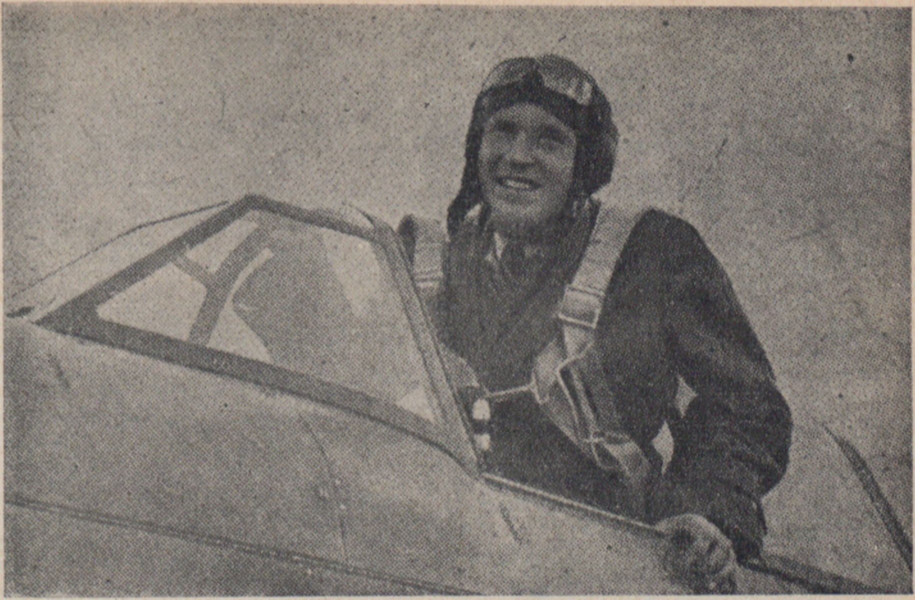
Z wyżej przytoczonych materiałów i z odnalezionego „opisu urządzenia, należącego do pańskiego domu w zagrodzie Kotielnikowo" udało nam się odszukać niektóre z osobliwych rzeczy wynalazcy. Znaleziono bojowe akcesoria samuraja, wywiezione przez uczonego z wysp japońskich w czasie swej podróży dookoła świata na fregacie „Diana", drewniane cylindryczne wazy z wizerunkiem fantastycznego rycerza na koniu, część ryby „piła", biurko wynalazcy z marmurowym blatem oraz inne przedmioty.

Jak to obecnie ustalono, rzeczy te stanowiły przedmioty osobistego użytku Aleksandra Fiodorowicza Możajskiego. Poza tym są wiadomości że w domu wynalazcy znajdowała się duża skórzana skrzynia, w której przechowywano części aparatu lotniczego wraz z innymi przedmiotami dotyczącymi wynalezienia samolotu.

Poszukiwanie rzeczy trwa.

Tłum. Stefan Dziewicki.

Na zdjęciu obok: W. Markow z moskiewskiego aeroklubu, ostatnio osiągnął na samolocie „Jak-18“ szybkość 479 km/godz. na dystansie 100 km. Markow jest robotnikiem w zakładach „Czerwony proletariusz w Moskwie.



ZNAKOMITE OSIĄGNIĘCIA PILOTÓW RADZIECKICH

Rok 1950 był rokiem wielkich osiągnięć lotników sportowych Związku Radzieckiego. We wszystkich dziedzinach sportu lotniczego osiągnięte zostały znakomite wyniki; ustalono szereg wszechzwiązkowych i międzynarodowych rekordów. Zapoznajmy się bliżej z niektórymi z tych wyczynów.

WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY LOTNICZE

20-go września 1950 roku na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa w Tuszynie zakończyły się drugie wszechzwiązkowe zawody pilotów sportowych na samolotach lekkiej kategorii.

W zawodach uczestniczyło ponad 60 najlepszych pilotów Związku Radzieckiego — zwycięzców w zawodach klubowych i regionalnych. Po raz pierwszy walczono o zaszczytne miano mistrza ZSRR.

Tytuł ten w dziedzinie techniki pilotażu zdobyli: na samolocie JAK 18 — sportsmenka Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa, rekordzistka świata Anna Bodriagina, na samolocie UT-2 mistrz sportu Wasyl Makarenko (aeroklub saratowski), na samolocie PO-2 Mikołaj Czagajda (aeroklub konotopski).

W spotkaniu finałowym oprócz wyżej wymienionych brało także udział 6 pilotów, którzy na samolotach odpowiednich typów zajęli poprzednio drugie i trzecie miejsca. Każdy pilot obowiązany był wykonać 2 loty na samolotach typu PO-2, UT-2 i JAK 18, przyczym punktowana była dokładność techniki pilotażu. Najdrobniejsze nawet omyłki i uchybienia były niedopuszczalne. Najdokładniej wykonała wszystkie warunki i największą ilość punktów uzyskała Anna Bodriagina, zdobywając tym samym zaszczytny tytuł absolutnego mistrza ZSRR na rok 1950 w zakresie techniki pilotażu.

SAMOLOTY LECĄ NA KACHOWKĘ

Z niebywałym entuzjazmem pracownicy Lotnictwa Cywilnego, jak zresztą wszyscy obywatele radzieccy, przyjęli uchwałę Rady Ministrów ZSRR o budowie Kachowskiej elektrowni wodnej na rzece Dnieprze, kanału Południowo-Ukraińskiego i Północno-Krymskiego, o nawodnieniu południowych rejonów Ukrainy i Północnych rejonów Krymu. Na wiecach i pogadankach załogi samolotów, personel obsługujący porty lotnicze i ich filie wyrażali niezmierną wdzięczność Rządowi Radzieckiemu, Partii Bolszewickiej i wielkiemu Stalinowi za okazaną troskę w rozwoju Kraju Rad i dobrobytu mas pracujących.

W dniu opublikowania uchwały Rady Ministrów ZSRR dziesiątki samolotów wczesnym rankiem dostarczyły do miast wojewódzkich Ukrainy „Prawdę“ i inne gazety, w których została opublikowana ta historyczna decyzja.

Teraz samoloty codziennie lecą do Kachowki, dokąd z Kijowa i Chersona przylatują naukowcy. Na przykład kilka dni temu piloci Osipow, Czmiel i Pozdniak przewieźli do rejonów Kachowki grupę badaczy, która w tym samym dniu przystąpiła do pracy.

W związku z budownictwem na Dnieprze i stepowych rejonach Ukrainy przed Lotnictwem Cywilnym postawiono poważne zadania. Planuje się otwarcie stałej pasażerskiej linii powietrznej pocztowej i przewozu ładunków Kachowka — Melitopol, Kachowka — Zaporożje, Kachowka — Askania — Nowa.

Po wybudowaniu elektrowni wodnej i kanałów, użytkowanie ziemi, leżącej obecnie odłogiem i zwiększenie zasiewów bawełny oraz innych upraw — będzie wymagać coraz szerszego stosowania samolotów.

O roli lotnictwa cywilnego w gospodarce rolnej mówią najlepiej przytoczone fakty. W roku bieżącym np. w obwodzie Chersońskim piloci pododdziału Burmistrowa dokonali „podkarmiania“ nawozami sztucznymi zasiewów oziminy na powierzchni przeszło 13 tysięcy hektarów. Podczas siewu ozimego, lotnicy zasilili nawozami z samolotów przeszło 1 300 hektarów gleby. Prócz powyższego dokonano opylania zasiewów bawełny.

Ogromna praca nawożenia gleby, opryskiwanie i opylanie zasiewów, została dokonana również w okolicach Odessy, Zaporoża i Nikołajewska i innych obwodach. Przykłady ofiarnej i bohaterskiej pracy dają piloci Gniedoj, Romaszko, Ryżenko, Kuzema i inni. Na przykład, pilot Gniedoj co miesiąc wykonuje plan w 220-250%. W roku ubiegłym opylił on około 3 000 hektarów lasu zagrożonego szkodnikami i przeszło 50 000 hektarów zbiorników wody zakażonej larwami komara malarycznego.

Pracownicy Lotnictwa Cywilnego Ukrainy nie szczędząc swych sił i energii budują wraz z całym narodem wspaniały gmach komunizmu.

oprac. Stanisław Macur

WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

W sierpniu 1950 roku w pobliżu osady Saraktasz w obwodzie Czakałowskim odbyły się wszechzwiązkowe zawody szybowcowe. W zawodach na równi z doświadczonymi mistrzami — Ilczenko, Baruzdinem, Czubukowem — wzięła udział młodzież, nie mająca co prawda tak wielkiego doświadczenia, ale za to pełna entuzjazmu i woli zwycięstwa.

Na zawodach osiągnięto wiele innych dobrych wyników, świadczących o sumiennym przygotowaniu uczestników. Zawody dowiodły, że sport szybowcowy w Związku Radzieckim osiąga coraz wyższy poziom i znajduje coraz więcej entuzjastów wśród młodzieży.

R. F.



NOWY REKORD BALONOWY

W dniu 25 października 1950 roku z lotniska Centralnego Obserwatorium Aerologicznego pod Moskwą wystartował balon stratosferyczny „SSSR—WR79" dla przeprowadzenia badań naukowych górnych warstw atmosfery. Balon ten o pojemności 2 500 m sześć. był już kilkakrotnie stosowany w różnego rodzaju lotach badawczych, osiągając jak najlepsze wyniki. Załoga balonu składała się z trzech wybitnych pilotów: S. Zinowjewa, S. Gajgerowa i M. Kirpiczewa.

W dniu 28 października, po locie trwającym 83 godziny i 29 minut balon wylądował w Kazachstanie koło miasta Alma-Ata. Podczas lotu balon przebył odległość 3 100 kilometrów, utrzymując się średnio na wysokości 5 000 m.

Wyniki lotu balonu WR—79 przekraczają dotychczas osiągnięte i zarówno w długotrwałości jak i odległości, stanowią nowe rekordy międzynarodowe dla balonów o podanej wyżej pojemności.

ŚREDNIA SZYBKOŚĆ 433 km/godz.

Lekki samolot sportowy Jak-11 odrywa się od ziemi i szybko nabiera wysokości. Zatoczywszy krąg nad lotniskiem, samolot wchodzi na kurs. Komisja sędziowska notuje czas. Pilot radziecki Jakub Forostienko z centralnego aeroklubu im. Czkałowa wystartował z lotniska tuszyńskiego w celu pobicia światowego rekordu szybkości na dystansie 500 kilometrów.

W kabinie jest chłodno. Zimne powietrze przedostaje się do wnętrza samolotu przez jakieś niewidoczne szczeliny. Pilot w skupieniu obserwuje tablice przyrządów; strzałka szybkościomierza zamarła na kresce 450. Pilot jakgdyby zrósł się z maszyną — czuje jej każde, najmniejsze nawet, drgnienie. Aby uniknąć straty szybkości, trzeba zapobiec jakimkolwiek odchyleniom samolotu od kierunku czy wysokości. Jednocześnie pilot uważnie śledzi wszystkie znaki naziemne.

Oto Kaługa — pierwszy punkt kontrolny. Tutaj skręt na północno-zachód w kierunku Wiaźmy. Pod skrzydłami samolotu przesuwają się ciemne pasma lasów i jasne powierzchnie uprawnych pól za żętym już zbożem. Cały ten obraz rozcina błyszcząca, wijąca się wstęga rzeki Ugry. Niedaleko ledwie dostrzegalny tor linii kolejowej.

Widok ten sprawia, że Forostienko pogrąża się na chwilę we wspomnienia. Urodził się w rodzinie kolejarza. Jego ojciec przez wiele lat był maszynistą. On sam też poszedł po tej drodze. Z początku był pomocnikiem maszynisty, a potem sam prowadził pociągi po niezmierzonych przestrzeniach ojczystego kraju. Dzięki temu wyrobił w sobie siłę woli, odwagę i zręczność. Potem wstąpił do szkoły lotniczej. Hart ducha i pilna nauka pomogły mu w opanowaniu trudnej sztuki latania. I wreszcie centralny aeroklub, praca instruktorska i pedagogiczna. W ciągu 15 lat szkolił on kadry pilotów, wychowując wiernych i śmiałych synów radzieckiej ojczyzny.

Jakub Forostienko otrząsa się ze wspomnień. Pod samolotem wyrastają dymiące kominy fabryk, zabudowania i kłębowisko krzyżujących się linii kolejowych. To Wiaźma — następny punkt kontrolny. Stąd kurs na wschód, na Moskwę.

Pilot czuje silny boczny wiatr. Jego podmuchy wstrząsają samolotem. Silniej zaciska drążek sterowy. Ciągnąca się pod samolotem jasna linia szosy skręca nagle w prawo. Trzeba szybko znaleźć jakiś nowy punkt orientacyjny. Bystry wzrok Jakuba Forostienko odrazu znajduje taki punkt. Oto w oddali zarysowuje się jakieś skupienie budynków. To miasteczko Zwienigorod — znak, że Moskwa już blisko.

Pilot skupia się jeszcze bardziej. Z niepokojem spostrzega, że za chwilę samolot zanurzy się w ciemną masę chmur. Ale meta już blisko i nie można w ciągu tych ostatnich minut lotu rozpraszać uwagi. Trzeba wyciągnąć z maszyny wszystko, co jest ona w stanie dać. Szara masa przysłania ziemię i otacza samolot gęstą jak mleko mgłą. Pilot przebiega wzrokiem po przyrządach. Leci na ślepo...

W tym czasie na lotnisku z niecierpliwością oczekują przybycia samolotu. Mechanicy, obsługa lotniska i komisja sędziowska wciąż spoglądają na zegarki i w niebo; jest ono jednak nieprzeniknione. Zwały szarych chmur jakgdyby przegradzają samolotowi drogę do lotniska. Czy rekord zostanie pobity? Czy wygrany będzie ten wyścig z czasem?

I nagle ledwie dosłyszalny warkot silnika. Narastając z każdą chwilą, przechodzi w potężny ryk.

— Jest! — wyrywa się radosny okrzyk.

Lecz samolotu wciąż jeszcze nie widać. Dpiero po chwili wynurza się zza chmur i jak strzała przelatuje nad lotniskiem. Zatoczywszy szerokie koło schodzi do lądowania.

Pilot Jakub Forostienko przebył dystans 500 kilometrów ze średnią szybkością 443 km/godz. Jest to osiągnięcie nienotowane dotychczas w tablicach międzynarodowych rekordów dla tej klasy maszyn.

Opracował R. Frenkel.

UCZMY SIĘ NA WZORACH DOSAW

Niektóre organizacje LL przy dużych zakładach przemysłowych nie zawsze potrafią odpowiednio pokierować pracą swych członków, zwłaszcza zaś nie umieją koordynować pracy poszczególnych ogniw oddziałowych. Dużą pomoc mogą dla nich stanowić doświadczenia DOSAW. Oto jedno z nich, zaczerpnięte z lotniczej prasy radzieckiej:

Podstawowa organizacja DOSAW jednego z moskiewskich zakładów budowy maszyn jest przodującą na terenie Moskwy. Śmiała inicjatywa i wytrwała praca aktywu zapewniły organizacji autorytet i popularność wśród robotników.

Sukces ten osiągnęła organizacja dzięki dobrze zorganizowanej masowej agitacji. We wszystkich oddziałach zakładów pracę propagandową prowadzą aktywiści rejonowego komitetu DOSAW i miejskiego aeroklubu. Przeprowadzili oni ponad sto odczytów i pogadanek o lotnictwie stalinowskim i jego rozwoju oraz o zasadach i pracy DOSAW. Urządzono także spotkanie robotników z bohaterskimi lotnikami Wielkiej Wojny Narodowej — Fieoklistowem, Płatonowem i innymi. W oddziałach fabrycznych rozpowszechnione zostały ulotki, wzywające robotników do masowego wstępowania w szeregi DOSAW. Wszystkie te akcje przyczyniły się do rozwoju podstawowej organizacji.

Umiejętne rozdzielenie czynności między członków komitetu pozwoliło na systematyczne i planowe prowadzenie pracy. Polegały one przede wszystkim na umocnieniu organizacji podstawowych w poszczególnych oddziałach fabrycznych. Komitet stworzył 3 sekcje: masowej agitacji, pracy organizacyjnej i szkolenia.

Całą pracę organizacji prowadzono według planu, który co miesiąc zatwierdzany był na posiedzeniach fabrycznego Komitetu DOSAW.

Wielu z naszych aktywistów LL może postawić pytanie: jak właściwie pracuje organizacja DOSAW?



W aeroklubach DOSAW-u szkolą się i uzyskują coraz to lepsze wyniki sportowcy - spadochroniarze i piloci silnikowi.

Foto: „Ogoniok" (2)

Zadania, stawiane przez organizację podstawową, wcale nie są skromne. Miesięczny plan pracy obejmuje: prowadzenie masowej agitacji i pracy propagandowej, organizowanie seminarium dla aktywistów organizacji na temat metodyki przeprowadzania odczytów i pogadanek, organizowanie spotkań z bohaterskimi lotnikami radzieckimi — uczestnikami Wielkiej Wojny Narodowej, organizowanie wycieczek na lotniska aeroklubu dla słuchaczy kursów lotniczych, organizowanie wystaw miejscowych i objazdowych, redagowanie kolejnych numerów gazetek ściennych.

Komitet rejonowy DOSAW kieruje pracą organizacji podstawowej i pomaga jej w tej pracy. Komitet posiada bogato zaopatrzoną bibliotekę, z której chętnie korzystają robotnicy, zaznajamiając się z interesującymi ich zagadnieniami z różnych dziedzin lotnictwa.

Rozumiejąc znaczenie i wielką rolę przyszłych kadr lotniczych, komitet dużą uwagę zwraca na szkolenie aktywistów. Przeprowadzane są dla nich specjalne kursy i seminaria.

Specjalnie ciekawe są organizowane przez komitet DOSAW wycieczki do aeroklubów i Moskiewskiego Muzeum Lotniczego, gdzie robotnicy mają możność zaznajomienia się z historią rosyjskiego lotnictwa i jego osiągnięciami, techniką bojową i wyczynami sportowymi.

tłum. R. F.



Z życia Kół LL

KOŁO LL W MK

Któż z Was nie zna z fotografii lub nie widuje codziennie „wieżowca" Ministerstwa Komunikacji? Potężny gmach dumnie wznosi się swymi piętrami ponad dachy okolicznych domów. Tuż obok przycupnął „mały gmach" i wykładany niczym piec kaflowy płytkami ceramicznymi „stary gmach". Przy wieżowcu oba te budynki wyglądają niczym liliputy przy Guliwerze. Tu mieści się Ministerstwo Komunikacji, a przy Ministerstwie — Koło LL Nr 712. Poprzez labirynt korytarzy wiodących między dwoma szeregami tajemniczych drzwi, za których dobiega nerwowe trzaskanie maszyn do pisania, docieramy do sekretarki Koła p. Marii Lis. Na naszą prośbę opowiada ona chętnie o działalności Koła.



Będę lotnikiem!
Foto: T. Bukowski

Koło liczy obecnie przeszło sześciuset członków. Cyfrę tę osiągnięto dzięki umiejętnej agitacji i propagandzie. Koło współpracuje ściśle z miejscową organizacją ZMP, przy czym prawie wszyscy ZMP-owcy są członkami LL. Zebrania odbywają się regularnie raz w miesiącu. W celu ich ożywienia wygłaszane są odczyty przez fachowców na tematy lotnicze. W tym celu wciągnięto do współpracy mgr Parczewskiego, P. Goszczyńskiego, Meissnera i wielu innych. Dzięki temu osiągnięto 100% obecności członków, a także przyciągnięto dużą ilość osób niezorganizowanych.

Na jednym z ostatnich zebrań powzięto uchwałę założenia Kół LL w podległych Ministerstwu przedsiębiorstwach. W tym celu zaproszono na zebranie 9 przedstawicieli tych placówek i omówiono metody działania. Potrzeba tego kroku stawała się konieczna, czego dowodem jest fakt, że np. w PLL „Lot" nie istniało dotąd Koło LL.

Inicjatywa Koła LL Nr 712 jest godna pochwały. Powinny to sobie wziąć pod rozwagę inne koła, rozporządzające podobnie sprężystą organizacją i doświadczeniem. Trudności nowozałożonego koła są zazwyczaj bardzo poważne. Nawet jak najlepsze chęci i usilna praca jego zarządu nie są w stanie ustrzec młodego koła przed błędami i niepowodzeniami. Jeżeli jednak Kołem tym zaopiekuje się inne Koło, starsze i bardziej doświadczone, to możemy być pewni, że wszelkie trudności zostaną pokonane.

Trzeba więc stwierdzić, że działalność Koła przy MK jest celowa i owocna. Są jednak i pewne braki: Zarząd Koła nie roztoczył dostatecznej opieki nad młodzieżą. Nie pomyślano mianowicie o zorganizowaniu teoretycznego szkolenia lotniczego, które byłoby wielką pomocą dla słuchaczy w odbyciu szkolenia praktycznego. Jest to błąd, który jednakże można usunąć. Przy możliwościach Koła zorganizowanie teoretycznego kursu lotniczego nie powinno nastręczać żadnych trudności. Przygotowanie jak największej ilości swych członków do szkolenia na szybowiskach jest przecież jednym z podstawowych zadań każdego Koła LL.

Ponadto nie docenia się roli prasy lotniczej. Nie zorganizowano zbiorowej prenumeraty czasopism fachowych. Zasadniczym celem jest ściśle związanie członków LL z zadaniami Ligi Lotniczej, z pracą lotnictwa. Celowi temu służy prasa lotnicza. Wydaje się nam niewystarczające prenumerowanie kilku egzemplarzy „dla potrzeb Zarządu".

Koło LL Nr 712 znajduje się w przededniu wyborów. Wybory — to ważna chwila. Mamy nadzieję, że członkowie i Zarząd Koła wezmą sobie tych kilka uwag do serca. Bez wątpienia Wasza praca i osiągnięcia staną się jeszcze lepsze.

A. RAYZACHER

O „WYKONANYCH" ZOBOWIĄZANIACH

Przypominacie sobie zapewne korespondencję o Kole LL Nr 12, zamieszczoną w 47 numerze SiM-u. Donosiliśmy Wam wtedy, że uczniowie Państwowej Szkoły Ogólnokształcącej im. Rejtana zrzeszeni w LL wykonali częściowo swe zobowiązanie, złożone dla uczczenia Światowego Kongresu Pokoju w Warszawie. Jeden z rzekomo wykonanych punktów tego zobowiązania dotyczył założenia i opieki nad Kołem LL przy szkole im. Żmichowskiej. O tym, jak wygląda ta „opieka" dowiedzieliśmy się od przewodniczącej Koła LL przy gimn. im. Żmichowskiej, kol. Marysi Konopa z kl. 10/2, którą odwiedziliśmy w czasie przerwy w lekcjach.

Wiadomość o zainteresowaniu się nami przez chłopców z Koła LL Nr 12 przyjęłyśmy z radością. Dnia 7 grudnia ub. roku pojawił się przedstawiciel Koła kol. Ziemacki i dopomógł nam w założeniu naszego Koła, które obejmuje 23 koleżanki. Zrobiłyśmy zebranie, na którym wybrano Zarząd, kol. Ziemacki powiedział kilka słów o celach i pracy Ligi Lotniczej i... na tym się skończyło. Od tego czasu nic się nie dzieje w naszym Kole. A nasi kochani „opiekunowie" nie dają znaku życia i nie śpieszą z pomocą w pokonaniu naszych trudności.

Opowiadanie przewodniczącej Koła robi niewesołe wrażenie i wystawia chłopcom od Rejtana niezbyt pochlebne świadectwo. Zaprzepaszczenie zapału i entuzjazmu dla lotnictwa, które żywią dziewczęta ze szkoły im. Żmichowskiej, jest szkodliwe dla działalności LL. Nie wiemy kim jest kol. Ziemacki. Wiemy jednak, że jego stosunek do powierzonej mu przez Koło LL Nr 12 pracy jest niewłaściwy. Mamy nadzieję, że Zarząd tego Koła wyciągnie odpowiednie wnioski z przytoczonych powyżej faktów i postara się naprawić popełnione błędy. Ponadto radzimy zastanowić się członkom Koła LL Nr 12 nad tym, czy w ten sposób wykonuje się zobowiązania podjęte ku czci Kongresu Pokoju.

R.

LOTNICY RACJONALIZATORZY OBRADUJĄ

W jednej z jednostek odbyła się narada racjonalizatorów z jednostek łączności wojsk lotniczych.

Po referacie podsumowującym dotychczasową pracę racjonalizatorską na terenie wojsk lotniczych głos zabrali racjonalizatorzy. Wystąpienia mówców cechowała głęboka troska o rozwój i usprawnienie ruchu racjonalizatorskiego.

Oficer Baca — jeden z przodujących racjonalizatorów wojsk lotniczych — zabierając głos w dyskusji, między innymi powiedział: — myśl o racjonalizatorstwie dotarła do nas z kraju socjalizmu. Wzorując się na racjonalizatorach Związku Radzieckiego z zapałem przystąpiliśmy do pracy.

Zabierając głos w dyskusji szer Bęc stwierdza:

— Ten wielki zapał do pracy racjonalizatorskiej wlał we mnie radziecki oficer Komow. Obserwując tego niestrudzonego dowódcę i jego twórczą pracę, sam zapragnąłem wziąć aktywny udział w ruchu racjonalizatorskim.

— Wielkiej pomocy w pracach racjonalizatorskich udziela nam doświadczony oficer Komow. Bez jego pomocy nie bylibyśmy w stanie sprawnie kierować ruchem racjonalizatorskim w jednostce — mówi oficer Kopka.

Słowa szer. Bęca i ofic. Kopki potwierdzają fakt, jak wielkie są zasługi instruktorów radzieckich na odcinku wyszkolenia i rozwoju racjonalizatorstwa w naszych jednostkach. Instruktorzy radzieccy nie szczędzą swych sił dla wzmocnienia Ludowego Wojska Polskiego.

Oficer Kopka stwierdza, że w jego pracy w dużej mierze pomogła mu literatura radziecka.

Książka radziecka — mówi oficer Kopka — winna obowiązkowo znajdować się w bibliotece racjonalizatora. — Ale żeby korzystać z literatury radzieckiej, trzeba znać język rosyjski. Dlatego też słuszne były wypowiedzi racjonalizatorów, stwierdzające, że nauka języka rosyjskiego jest jednym z ważnych czynników umasowienia ruchu racjonalizatorstwa.

Po uchwaleniu rezolucji i wręczeniu nagród przodującym racjonalizatorom zlot zakończono.

SW.

RADZIECKI SPRZĘT LOTNICZY DUMĄ PODCHORĄŻYCH OSL

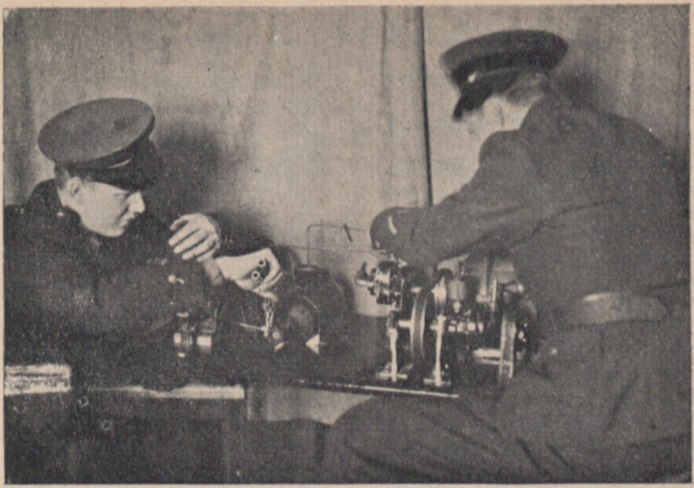
Na przykładzie Oficerskiej Szkoły Lotniczej można się łatwo przekonać, jak wielkie znaczenie ma pomoc Związku Radzieckiego dla naszego lotnictwa.

Na każdym kroku spotkać tu można eksponaty ostatnich osiągnięć techniki radzieckiej, dzięki którym my podchorążowie możemy uczyć się, zdobywać zaszczytne miano lotników Odrodzonego Wojska Polskiego. Bogato i wszechstronnie zaopatrzony w pomoce naukowe i eksponaty techniczne budynek szkolny umożliwia zdobycie naprawdę szczegółowej wiedzy fachowej. Każdą niemal śrubkę ukochanej maszyny można tu zobaczyć, poznać jej budowę — pracę, przeznaczenie.

Najbardziej skomplikowane części nowoczesnego samolotu stają się w przekroju jasne i zrozumiałe. Liczne modele ułatwiają w znacznym stopniu poznawanie ich pracy. Nowoczesny samolot bojowy wymaga w eksploatacji nie tylko doskonałej znajomości konstrukcyjnej lecz i gruntownego opanowania techniki pilotażu. Opanować tę technikę pozwalają nam doskonałe maszyny szkoleniowe — maszyny zwinne i lekkie — proste w obsłudze i niezawodne w pracy, maszyny, na których szkolili się sławni bohaterowie radzieccy.

Ten doskonały sprzęt radziecki w rękach pilota polskiego wzmaga siłę naszego wojska — siłę obozu pokoju.

Nowakowski Jerzy
kpr. pchor.



Opierając się na bogatych doświadczeniach radzieckich racjonalizatorzy Wojsk Lotniczych pracują wytrwale, ulepszając metody pracy, zaoszczędzając tym samym olbrzymie sumy skarbowi Państwa.

Ruch racjonalizatorski będący w Polsce Ludowej pod troskliwą opieką Rządu ogarnia coraz większe rzesze pracowników technicznych lotnictwa.

Foto: SW.

MYŚLIWCY RACJONALIZATORAMI

W n-tej jednostce myśliwskiej zorganizowano wystawę prac racjonalizatorskich. W pięknie udekorowanej sali, na specjalnie przyrządzonych stojakach i podstawkach ustawiono eksponaty wykonane przez racjonalizatorów jednostki.

Spójrzmy na niektóre prace. Oficer Skarżyński wykonał między innymi: przyrząd ułatwiający remont radiowych urządzeń samolotowych, kontrolę przyrządów pokładowych i urządzeń elektrycznych, bezpośrednio na samolocie; przyrząd umożliwiający kontrolę emisji lamp radiowych bezpośrednio na samolocie, albo uniwersalny przyrząd dla dokonywania pomiarów indukcyjności, pojemności i odporności części radiowej aparatury samolotowej.

Śrubokręt obrotowy, ułatwiający pracę w trudno dostępnych miejscach na samolocie, przyrząd do odlewania plomb o wydajności 5 000 sztuk dziennie oraz cały szereg innych eksponatów są dziełem rąk przewodniczącego Koła ZMP st. lotn. Kostrzewy.

Kpr. Stachowicz Henryk — członek ZMP, syn biednego chłopa, skonstruował przyrząd do mechanicznego zabezpieczenia korków przy broni lotniczej.

Ulepszenie narzędzi pracy przez kpr. Stachowicza w dużej mierze ułatwia pracę jemu samemu oraz jego kolegom.

— Pracę swą mówi kol. Stachowicz, — mogłem wykonać jedynie dzięki pomocy dowództwa, a szczególnie przy pomocy aparatu technicznego jednostki, który w każdej chwili umożliwiał mi pracę nad moimi projektami. Pomoc racjonalizatorom okazał również warsztat racjonalizatorski, bogato wyposażony w narzędzia.

SW.

III ZIMOWE ZAWODY LOTNIKÓW

W Zakopanem odbyły się doroczne, a III z kolei Zimowe Zawody Sportowe Wojsk Lotniczych.

Do zimowych zawodów przygotowano się bardzo starannie, a każda jednostka chciała w nich wypaść jak najlepiej. Już na kilka tygodni przed zawodami przeprowadzono treningi jak: suchą zaprawę, gimnastykę, opanowanie techniki strzałów hokejowych itd.

Mistrzostwo lotnictwa w hokeju zdobyła drużyna Technicznej Szkoły Lotniczej.

W jeździe szybkiej na lodzie na dystansie 1 000 i 1 500 m zwyciężył zespół oficera Chmurzyńskiego przed Oficerską Szkołą Lotniczą. W jeździe szybkiej na lodzie na dystansie 3 000 m zwyciężył Barszczewski z zespołu oficera Chmurzyńskiego w czasie 8:04,0 przed Wadunowiczem TSL w czasie 8:35.

W biegu na 18 km zwyciężył Ślusarczyk przed Filasem i Żurawikiem. Drużynowe zwycięstwo w biegu 18 km odniósł zespół Chmurzyńskiego przed zespołem Piórkowskiego. W wieloboju oficerskim zespołowe zwycięstwo odniosła drużyna oficera Chmurzyńskiego.

W slalomie-gigancie, który odbył się na Gubałówce zwyciężył Kaczmarski z zespołu oficera Piotrkiewicza, a drużynowe zwycięstwo odniosła TSL.

Otwarty konkurs skoków na małej skoczni pod Krokwią wygrał Trzebunia skokami 29 i 29 m.

W punktacji ogólnej z zawodów narciarskich hokejowych, łyżwiarskich i wieloboju oficerskiego, pierwsze miejsce zdobył zespół oficera Chmurzyńskiego, drugie TSL, trzecie zespół Piotrkiewicza, czwarte zespół Piórkowskiego i OSL. Zwycięzcy otrzymali cenne nagrody.

(Kon)

Pilot wojskowy to również wszechstronny sportowiec. Oto fragment z mistrzostw w hokeju. Atakuje TSL!



ZACZĘŁO SIĘ OD PARASOLA...



— Karlik, dej sie ino pozór byś nie spod!

— Nie wylazuj na wiyrch, bo slecisz!

Takie i podobne głosy ostrzegawcze padały z gromadki umorusanych dzieciaków, które z rozdziawionymi z napięcia ustami otaczały kręgiem dosyć wysoki i mocno starością nadwątlony słup do trzepania dywanów.

A Karlik ze skupioną miną dorosłego dziewięciolatka piął się mozolnie na słup, które to przedsięwzięcie utrudniał mu w zasadniczy sposób ogromnych rozmiarów czarny, stary parasol, zatknięty wygiętą rączką za porcięta i pałętający się pomiędzy gołymi nogami chłopca. Wygramolił się wreszcie na drąg poprzeczny, siadł na nim okrakiem i z namaszczeniem otworzył parasol.

Gromadka młodocianych widzów rozstąpiła się szerzej, a Karlik balansując ciałem stanął na drągu, złapał mocno oburącz uchwyt parasola i...

-- Karlik! Ty giździe dziosecki! — rozległ się w tym momencie energiczny głos kobiecy z okna najbliższego bloku mieszkalnego. Ale już było zapóźno, bo odważny skoczek podnosił się właśnie z ziemi, rozcierając stłuczone kolano i usiłując dosyć bezceremonialnie, a za to z siłą, przywrócić dawną świetność wywróconemu „do góry podszewką" parasolowi z wyłamanymi drutami.

Skończyło się oczywiście na tym, że Karlik stłukł sobie kolano, a matka, której głos z okna nie wróżył nic najlepszego, stłukła coś wręcz przeciwnego — z tym tylko, że nie sobie.

Całe to drobne wydarzenie rozegrało się latem trzydziestego dziewiątego roku na podwórzu jednego z katowickich bloków robotniczych. Wśród gromadki widzów tego wydarzenia byłem i ja, ośmioletni wówczas mężczyzna, bliski zresztą kolega Karlika. Nawiasem mówiąc Karlik, najstarszy z podwórzowego towarzystwa zabiedzonych i niedożywionych dzieci górników i robotników, zamieszkujących czarne od dymu bloki, zawsze był jakiś dziwny. Podczas gdy my przeważną część czasu podwórzowych zajęć poświęcaliśmy pasjonującej zabawie „w złodzieja i policjanta", on — Karlik, kleił mąką ze starych gazet jakieś latawce, jaskółki, gołębie, lub wiązał sznurkami do brudnej chustki kamień i puszczał te miniatury samolotów i spadochronów z najwyższego okna klatki schodowej.

Historia tych mało radosnych lat dzieciństwa stanęła mi parę dni temu jak żywa przed oczami, wraz z żywym i wesoło uśmiechniętym Karlikiem we własnej osobie.

Spokaliśmy się nieoczekiwanie w Warszawie na ulicy. Jak wygląda powitanie i rozmowa kolegów z lat dziecięcych, którzy nie widzieli się ze sobą od tych właśnie lat, trudno jest opisywać.

Dopiero gdyśmy wygodnie usiedli w ciepłym i jasnym pokoiku Karola w domu akademickim, rozpoczęły się już spokojne i obszerne, wzajemne opowiadania o naszych kolejach.

— No dobrze jesteś na politechnice, idzie ci gładko, zostaniesz za parę lat inżynierem — zagadnąłem, gdy Karol skończył swoje opowiadanie o nauce i studiach — ale powiedz ty mi bracie, co z twoim dawnym zamiłowaniem do klejenia tych różnych gołąbków? Przecież chyba nie zapomniałeś tego swojego bojowego skoku z nieszczęsnym parasolem, za który ci matka tak serdecznie wlepiła, żeśmy aż na podwórku słyszeli jak ryczysz?

— Chłopie! — wykrzyknął rozpromieniony Karol — nawet sobie nie wyobrażasz jak często tę checę wspominam.

Tu sięgnął do szuflady stołu i wyjął z niej mały zeszycik w niebieskiej okładce kartonowej: „Licencja pilota turystycznego II stopnia" — przeczytałem i spojrzałem zdumiony na Karola.

— Więc jednak? Więc latasz? I jak ty tego dopiąłeś?

— Dopiąłeś? Żartujesz chyba — oburzył się Karol. — Przecież dzisiaj bracie to nie to co przed wojną. Pamiętasz Franka, mojego starszego brata, który razem z ojcem pracował w kopalni, a przed samą wojną umarł na gruźlicę?

— No, jakżebym nie pamiętał. Taki chudy, wysoki — przytaknąłem.

— A no widzisz. Masz pojęcie jak jemu marzyło się stale latanie? Czego on nie robił. I pisał prośby o przyjęcie na kurs szybowcowy i chodził do aeroklubu żeby go przyjęli i przesiadywał całymi niedzielami na lotnisku... Gdzie tam, tylko mu patrzeć było wolno. Był przecież tylko synem górnika. Zresztą co ci będę dużo gadał, wiesz sam jak było. A dzisiaj, dzisiaj bracie w Polsce z lataniem tak jak i z moją politechniką, czy z twoją medycyną. Każdy ma dostęp do latania. W naszym aeroklubie trzy czwarte młodych pilotów to synowie robotników i chłopów. A jak bractwo lata, przyjemność popatrzeć, mówię ci. Ech, szkoda, że Franek nie dożył — westchnął Karol i zamyślił się chwilę, a potem ciągnął dalej z ożywieniem:

— Ja, bracie, zacząłem od parasola — uśmiechnął się — ale już takiego większego, białego i bez drutów co najważniejsze. Jeszcze w gimnazjum szkolne koło Ligi Lotniczej zorganizowało teoretyczny kurs spadochronowy, po którym przeszedłem praktyczny z wieży, a potem skoki z samolotu. Ech, co to za frajda, powiadam ci. Wzięło mnie to do reszty i jeszcze w tym samym roku zapisałem się na kurs szybowcowy. Pojechałem na szybowisko następnego lata, a potem już szło szybko. Co rok, to ja o stopień wyżej. W zeszłym roku przeszedłem wyszkolenie silnikowe, a w tym po egzaminach dostałem to cudo.

Tu Karol z dumą potrząsnął trzymaną w ręce licencją i jeszcze raz westchnął:

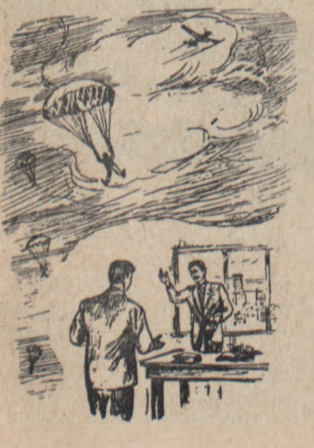
— Tak, tak — w szczęśliwszych czasach żyjemy jak mój Franek.

Wstałem, szykując się do wyjścia.

— To nic Karol — przerwałem milczenie — za to nasze dzieci będą żyły w jeszcze szczęśliwszych.

Podaliśmy sobie dłonie i uścisnęli je mocno. Rozumieliśmy się. W klapach naszych marynarek błyszczały dwa znaczki zetempowskie.

TADEUSZ REJNIAK



MAŁE LOTNICTWO W KŁODZKU

W Kłodzku istniała początkowo tylko jedna modelarnia, przy państwowym Gimnazjum i Liceum im. B. Chrobrego. Modelarnia ta pracowała bardzo aktywnie, organizując dwie ciekawe wystawy, a mianowicie pierwszą w związku ze Świętem Lotnictwa i drugą w Miesiącu Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Obie wystawy cieszyły się wielkim powodzeniem wśród młodzieży i dorosłych. Duże zasługi przy ich organizowaniu ponieśli kol. kol. A. Weber i Z. Nederek.

Modelarnia ta nie zaspokajała jednak całkowicie potrzeb młodzieży Kłodzka. Potrzeba stworzenia większej ilości tego rodzaju placówek stała się nagląca. Dzięki inicjatywie kol. Jana Niewiadomskiego, powstał w grudniu 1950 r. przy Miejskim Oddziale LL wydział modelarski. Staraniem tego oddziału założono do 15 stycznia r. 1951 5 modelarni, a szósta znajduje się w stanie organizacji.

Aktywny udział w zakładaniu modelarni brali koledzy Marek Panicz, Zenon Nederek oraz młody entuzjasta lotnictwa kol. Kazimierski, uczeń VII kl. Szk. Podst. Nr 3 w Kłodzku. Założenie modelarni w Kłodzku jest wielkim sukcesem. Ich praca przyciągnie i zapozna z lotnictwem szerokie rzesze młodzieży.

Koresp. K. L.
Kłodzko



W numerze 11 z br. „Przegląd Sportowy" ogłosił wyniki konkursu — plebiscytu na 10-ciu najlepszych sportowców polskich. Po raz pierwszy w dziejach tego konkursu (trwa już od trzech lat) na liście dziesięciu znalazł się przedstawiciel sportu szybowcowego.

Pil. Irena Kempówna z Gdańskiego ALL zajęła czwarte miejsce, uzyskując 30 056 punktów. Czternastą pozycję na liście 20-tu najlepszych zajął pil. Andrzej Brzuska z Bielsko-Bialskiego ALL, zdobywając 2 364 punkty.

Trzeba przyznać, że jest to sukces naszych pilotów. Wyniki konkursu-plebiscytu świadczą równocześnie o wzrastającej (w stosunku do lat poprzednich) popularności sportu szybowcowego wśród społeczeństwa. Liczne rzesze entuzjastów sportu w Polsce znają już nie tylko znakomitych bokserów, piłkarzy czy tenisistów, ale również przedstawicieli sportu lotniczego. Bez wątpienia wpłynęły na to w bardzo poważnym stopniu wyniki uzyskane przez pilotów Ligi Lotniczej w roku ubiegłym.

Dobre pozycje w konkursie-plebiscycie zobowiązują naszych pilotów do jeszcze lepszej i wydajniejszej pracy — podnoszenia na coraz wyższy poziom umiejętności lotniczych nie tylko własnych, ale i innych koleżanek i kolegów. Trzeba, aby w przyszłym roku na liście 20-tu najlepszych sportowców w Polsce znalazło się nie dwóch szybowników, a znacznie więcej.

Popularyzacja sportu lotniczego wśród społeczeństwa, przyciąganie do niego szerokich rzesz młodzieży robotniczej i chłopskiej — oto jedno z ważnych zadań, jakie winni wykonać piloci Ligi Lotniczej w drugim roku Lotniczej Sześciolatki.

*

Teraz Eskadry Sześciolatki. Sprawozdanie z wykonanych zobowiązań nadesłała... nareszcie... 1-sza Warszawska Eskadra Sześciolatki. Zobowiązanie swe warszawiacy wykonali oczywiście na „medal", przekraczając poważnie niektóre punkty zobowiązań. Trzeba przyznać, że sprawozdanie wykonane zostało bardzo starannie i przejrzyście, co może być przykładem dla innych Eskadr. Na minus pierwszej eskadrze trzeba jednak zaliczyć opóźnienie w nadesłaniu sprawozdania.

O wykonaniu zobowiązań zameldowała również 36-ta Wrocławska Eskadra Sześciolatki. Ponadto Eskadra Sześciolatki pilotów szybowcowych III stopnia z Wrocławskiego ALL złożyła zobowiązanie na sezon 1951 r.

W związku z poważnym przekroczeniem zobowiązań podjętych w roku ubiegłym Sekcja Szybowcowa Kujawskiego ALL podjęła na rok 1951 nowe zobowiązania długofalowe. Inowrocław wzywa również do podejmowania zobowiązań inne kluby.

A teraz oddajemy głos korespondentom klubowym:

Poznań ma głos

W styczniu odbyło się zebranie Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej dla uczczenia 27-ej rocznicy śmierci Wielkiego Nauczyciela mas pracujących świata tow. Lenina. Po odczycie o życiu i działalności Lenina, uczczono Jego pamięć jednominutowym milczeniem.

Celem zadokumentowania aktywności PALL w światowej akcji walki o pokój, członkowie jednogłośnie postanowili utworzyć nowe Eskadry Sześciolatki, które poprzez współzawodnictwo i wytężoną pracę przyczynią się do rozwoju lotnictwa sportowego Polski Ludowej. Wyrazem sprężystości organizacyjnej PALL było stworzenie siedmiu Eskadr Sześciolatki, które przedstawiły na miejscu swoje plany pracy i zobowiązania na rok 1951.

Na apel jednego z członków Aeroklubu, przeprowadzono niezależnie od darów złożonych indywidualnie, zbiórkę pieniężną na pomoc dla dzieci walczącej Korei, oraz uchwalono rezolucję potępiającą zbrodnie amerykańskich interwentów, przejawiające się w bestialskich aktach terroru i przemocy popełnianych przez wojska napastnicze.

Zebraną sumę przekazano na konto Polskiego Komitetu Obrońców Pokoju (Komitet Wykonawczy na podarki dla dzieci Korei) w Warszawie.

Na zakończenie zebrani złożyli uroczyste zapewnienie, że dołożą maksymalnego wysiłku celem podniesienia poziomu ideologicznego i wyszkolenia PALL.

Piloci PALL wzywają wszystkie Aerokluby Regionalne do zmobilizowania swych wysiłków i możliwości w obliczu nowego sezonu wyszkoleniowego.

E A. Poznański ALL.

NIETOPERZ

Wiadomość o oblataniu prototypu nowego naszego szybowca o układzie bezogonowym była dla naszych Czytelników dużą niespodzianką.

Liczne listy jakie otrzymała redakcja SiM-u od entuzjastów lotnictwa, pilotów i modelarzy, świadczą o szerokim zainteresowaniu tym typem szybowca.

SiM — pragnąc zapoznać Czytelników z „Nietoperzem", najmłodszym „dzieckiem" naszych konstruktorów z Instytutu Szybownictwa już w najbliższych numerach zamieści szkic szybowca w trzech rzutach.

Równocześnie oczekujemy dokładnych rysunków „Nietoperza", które posłużą modelarzom do wykonania wiernej kopii nowego szybowca.

Z chwilą otrzymania tych rysunków opublikujemy je w SiM-ie.

Foto: WAF



TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Z radością piszę dzisiejszą „Kronikę". Chcę mianowicie opowiedzieć kilka słów o Lidze Lotniczej w pewnym mieście. Dokładniej, o pewnym koledze, którego praca zasłużyła na wyróżnienie wobec wszystkich Czytelników, członków i pracowników LL.

Zaczęło się od pracy organizacyjnej. Kilka lat temu SiM ogłosił wielką akcję pod nazwą „Akcja 300", której zadaniem był werbunek prenumeratorów i popularyzacja lotnictwa za pośrednictwem naszego tygodnika. W akcji tej wybitnie wyróżnił się wspomniany na początku kolega z...., ale przejdźmy dalej. W czasie, gdy w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej (dwa lata temu) głowiono się jakie modele kartonowe przeznaczyć do wydania i rozpisano specjalny konkurs, kolega nasz bez żadnych ceremonii opracował wycinankę modelu szybowca i dzięki dobrze zorganizowanej pracy w swojej placówce LL wydał ją oddając modelarzom pierwszą wycinankę do początkowego szkolenia.

Dziś w połowie ubiegłego roku z incjatywy tego kolegi wydano znowu trzy arkusze (kolorowych) wycinanek różnych typów modeli szybowców.

Tuż przed „Gwiazdką" w ubiegłym roku załatwiając jakiś sprawunek w MHD-owskim sklepie papierniczym, zobaczyłem na wystawie gry młodzieżowe w ozdobnych pudełkach z emblematami Ligi Lotniczej i kolorowymi rysunkami samolotów.

Po bliższym przyjrzeniu się tym pudełkom zobaczyłem podpis „Wydano staraniem Oddziału Miejskiego LL w... (No, teraz mogę zdradzić autora) Sosnowcu".

Tak, w Sosnowcu. A dzielnym inicjatorem akcji wydawniczej jest nie kto inny, jak kolega Stanisław Meus z Sosnowca.

Sądzę, że nie popełniam błędu, jeśli na szpaltach „Kroniki" wyrażę uznanie Oddziałowi Miejskiemu LL w Sosnowcu i naszemu koledze modelarzowi, którego inicjatywa godna jest pochwały.

Niestety, poza pochwałą jest również pewne ale...

To „ale" odnosi się zresztą wyłącznie do gier. Otóż uważam, że gry te wydano trochę niewłaściwie, za pominając o — właśnie o lotnictwie! Gry są kopią dobrze znanych „chińczyków" z tą tylko różnicą, że karton ubrano kilkoma rysunkami i hasłami Ligi Lotniczej.

Sylwetki i hasła w porządku, ale gry nie zawierają żadnej lotniczej treści. Ot rzuca się kostką i mechanicznie przesuwa pionki...

Warto by było aby wydawcy następnych gier młodzieżowych pomyśleli nad ich ulotnieniem, tak aby każdy, młody i stary mógł nauczyć się naprzykład rozróżniać sylwetki samolotów, meteorologii czy techniki pilotażu...

Kolego Staszku — pomyślcie tam w Sosnowcu nad prawdziwą lotniczą grą. Czekamy!

* * *

Z radością odnotowuję zobowiązanie członka kadry narodowej małego lotnictwa, kolegi Jerzego Tombachera z Białegostoku. W nadesłanym zobowiązaniu do Zarządu Głównego LL czytamy:

W związku z zakwalifikowaniem mnie do kadry narodowej, zobowiązuję się do zaatakowania rekordów światowych: długotrwałości i wysokości lotu w kategorii modeli szybowców.

W wypadku nie pobicia rekordów światowych zobowiązuję się do pobicia względnie ustanowienia dwóch rekordów krajowych. Zobowiązanie powyższe wchodzi w plan pracy „Białostockiej Eskadry Sześciolatki małego Lotnictwa" na rok 1951.

Kolega Tombacher rozpoczął akcję zobowiązań w roku bieżącym. Ciekawi jesteśmy, jakie zobowiązania zgłoszą nam pozostali „Kadrowcy"?

Przy okazji, na prośbę wydziału modelarskiego ZGLL zapytuję Kol. Tombachera — czy już wysłano zaległe sprawozdanie z pracy referatu modelarskiego w Białymstoku?

OBSERWATOR

NASZA DYSKUSJA O FILMIE „PIERWSZY START"

Dyskusja otwarta nad „Pierwszym startem" zapoczątkowana na łamach SiM-u przez Jurka, Janka i Zbyszka wywołała szeroki oddźwięk wśród czytelników i została przez nich z radością podjęta. Do redakcji co dzień przychodzą listy z wypowiedziami na temat filmu.

„Pierwszy start" ogólnie biorąc podoba się młodzieży i mimo usterek został uznany za dobry film, o czym najlepiej świadczą wypowiedzi naszych czytelników.

* * *

„...Nareszcie film lotniczy o młodzieży mówiący, nie o wielkich, niedościgłych bohaterach przestworzy, ale o nas samych, gdzie role grają nie bożyszcza i amanci ekranu, ale aktorzy wzięci spośród nas — nasi koledzy. Film mówi o naszych młodzieńczych marzeniach, nauce i pracy, dzięki którym możemy realizować swoje plany.

W Polsce Ludowej, gdzie wychowawcami są świadomi swojej roli Góracze, gdzie życie tchnie radością, a nauka dostępna jest dla wszystkich — nie ma miejsca dla nieuczciwego inżyniera i zdemoralizowanego profesora Studzińskiego. Wiara w człowieka przebijająca w filmie, wiara w twórczą, wychowawczą rolę kolektywu, który potrafił niesfornego wiejskiego łobuziaka zmienić w pełnowartościowego uczciwego chłopca. „Pierwszy start" ma jednak wiele niejasnych momentów. Np. trudno jest zrozumieć, dlaczego aspołeczny i niekoleżeński „typ" Ryszard tak nagle przyznaje się do winy. Nie rozumiem także „tajemniczego" ostrzeżenia Ryszarda przez profesora Studzińskiego przed lotem „Junaka", podczas gdy o dalszym przebiegu akcji decyduje tylko przypadek"

Tak pisze w swoim liście **Hanka Lewandowska z Warszawy.**

I. R. z Warszawy pisząc o „Pierwszym starcie", stwierdza, że film ten nie tylko daje nam dwugodzinną rozrywkę, ale spełnia też rolę wychowawczą, wykazując znaczenie pracy ZMP-owskiego kolektywu, a postępowanie inżyniera Góracza winno być wzorem dla wszystkich wychowawców. Swoim pedagogicznym naturalnym i przyjacielskim podejściem zdołał zdobyć zaufanie i serce najtrudniejszego chłopca — Tomka.

* * *

„To obraz współpracy pedagogów i uczniów, ich stosunku do pracy i nauki i opieki ZMP. To próba sił młodych konstruktorów i pilotów, którzy dzięki pomocy Ludowego Państwa mogą wykazać i rozwinąć swoje talenty" — pisze **„Zosia" z Warszawy.**







Redakcja SiM-u jest wprost zasypana listami, w których nasi Czytelnicy proszą o wyjaśnienia w sprawie szkolenia lotniczego. Świadczy to o tym, że nie czytają oni dość uważnie uprzednio podawanych przez nas informacji, dotyczących tej sprawy. Gdybyśmy chcieli odpowiedzieć naszym Czytelnikom od razu, to nasza dzisiejsza poczta byłaby zajęta wyłącznie wyjaśnieniami dotyczącymi szkolenia. Oczywiście inni Czytelnicy czuliby się pokrzywdzeni i mieliby do „Poczty" słuszną urazę. Prosimy więc niektórych Czytelników o uzbrojenie się w cierpliwość. Radzimy im w oczekiwaniu na odpowiedź jeszcze raz przeczytać warunki przyjęcia na szkolenie, a także kilka „Poczt" zamieszczonych w poprzednich numerach, gdzie znajdą interesujące ich wskazówki i informacje.

*

Poniewa dziewczęta mają pierwszeństwo, zaczynamy od koleżanki **KLESZCZYŃSKIEJ DANUTY z Wrocławia.** Radzimy Wam skończyć rozpoczęty kurs dla księgowych. Zapiszcie się także do Ligi Lotniczej, która wyszkoli Was w obranej dziedzinie lotnictwa.

Kol. **HANNA LEWANDOWSKA** pragnie nawiązać korespondencję z kolegą lub koleżanką, którzy są, albo chcą zostać pilotami. Listy należy kierować na adres: Warszawa, ul. Czerniakowska 209/4.

A teraz informacja: w celu otrzymania zaświadczenia o niekaralności, należy złożyć podanie do Sądu (Leszno), zaświadczenie obywatelstwa polskiego otrzymacie w Dzielnicowej Radzie Narodowej, natomiast odpis metryki urodzenia można otrzymać w Obwodowym Urzędzie Stanu Cywilnego. Warunkiem korzystania z modelarni jest przynależność do LL — to chyba jasne! Interesujące Was informacje możecie otrzymać w Zarządzie Okręgu Warszawskiego LL, Warszawa, ul. Marszałkowska 62. Równocześnie dziękujemy za nadesłaną korespondencję i prosimy o dalszą współpracę.

Uwaga Koleżanki **EMILIA ILNICKA I LIDIA KUPFER z Dzierżoniowa!** Pragnie z Wami nawiązać kontakt kol. Jaźwiński Zdzisław z OSL. Listy kierować na adres naszej redakcji.

Kol. **FRANCISZEK RERZKOWSKI** zapytuje o adres Aleksandra Jakowlewa. Radzimy przesłać list do Ambasady Radzieckiej w Warszawie, Al. Pierwszej Armii 2.

Kol. **KALINOWSKIEJ z Żywca**, zapytującej o szkoły kształcące techników i inżynierów lotniczych odpowiadamy, że w Warszawie przy ulicy Hożej 88 istnieje Państwowe Liceum Mechaniczno-Lotnicze oraz Szkoła Inżynierska im. Wawelberga i Rotwanda, która ma również wydział Lotniczy. Inną wyższą uczelnią, przy której istnieje Wydział Lotniczy jest Politechnika Wrocławska. Aby być przyjętym do Szkoły Inżynierskiej lub na Politechnikę, trzeba mieć świadectwo ukończenia szkoły ogólnokształcącej (duża matura) lub równorzędnej zawodowej, a do liceum — małą maturę.

Jednym z wielu naszych Czytelników proszących o wskazanie drogi prowadzącej do lotnictwa jest kol. **EDWARD KRAKOWSKI z Częstochowy.** Wyjaśniamy, że droga najkrótsza i jedyna prowadzi przez Ligę Lotniczą. Wypływa stąd wniosek, abyście się kolego Edwardzie zapisali jak najszybciej do szkolnego Koła LL (o ile takowe istnieje, jeżeli nie — radzimy założyć samemu, zwracając się o pomoc do Zarządu Miejskiego LL).

Kol. **Kazimierz BOROWSKI z Wrocławia** pragnie zostać lotnikiem wojskowym. Postępując podobnie jak kol. Krakowski, dojdziecie na pewno do swego celu. Liga Lotnicza pragnąc ułatwić młodzieży wstępowanie w szeregi lotnictwa, prowadzi zapisy na szkolenie przez cały rok. W Lidze Lotniczej uzyskacie bezpłatne wyszkolenie pilota szybowcowego i silnikowego, a potem — droga do OSL stanie przed Wami otworem.

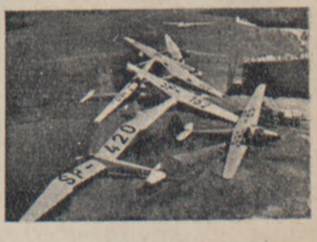
Kol. **ZDZISŁAW WRÓBEL ze Skarżysko Kamiennej** skarży się na ospałość Zarządu Koła LL przy Szkole Podstawowej Nr 3. Radzimy Koledze zwrócić się do władz nadrzędnych, tj. do Zarządu Miejskiego lub Powiatowego LL, który zajmuje się uzdrowieniem stosunków panujących w Waszym Kole.

Kolega kryjący się za „mrożącym krew w żyłach" pseudonimem **„MŚCIWY ZYGMUNT"** zwraca się do nas w olbrzymim rozmiarami liście (30×42 cm) z zarzutami pod adresem redakcji SiM-u. Chodzi mu mianowicie o to, że SiM nie zamieszcza artykułów techniczno-naukowych z zakresu lotnictwa, co wobec braku książek tego rodzaju jest poważnym błędem. Drogi Kolego! Zachodzi tu pewne nieporozumienie! SiM nie jest pismem naukowo-technicznym. SiM jest pismem propagującym lotnictwo i na swych łamach mówi o wszystkich jego dziedzinach. Gdybyśmy poświęcili więcej miejsca technice, nie mielibyśmy go wówczas na artykuły omawiające pracę Ligi Lotniczej, modelarskie, lotniczo-szkoleniowe i opowiadania lotnicze, a nawet „Poczta lotnicza", którą właśnie czytacie, musiałaby się skurczyć do mikroskopijnych rozmiarów. SiM czyta z równym zainteresowaniem modelarz jak i pilot, czy też człowiek nie związany z lotnictwem. Proponujecie, abyśmy drukowali książki naukowo-lotnicze w odcinkach. Byłoby to z krzywdą dla innych dziedzin lotnictwa. Popularnych artykułów tego rodzaju zamieszczaliśmy już stosunkowo dużo. Jeśli odczuwacie brak artykułów techniczno-lotniczych na wyższym poziomie, radzimy Wam poszukać ich w miesięczniku „Skrzydlata Polska" lub „Technika Lotnicza". SiM ze swej strony postara się o dostarczenie Wam na swych łamach możliwie dużej ilości materiału, lecz jednak nie w formie ściśle naukowej, a raczej popularnej.

Mamy przed sobą dość dziwny list **koleżanki mieszkającej w Osiecku, na** którego końcu znajdują się aż dwa nieczytelne podpisy. Aczkolwiek niechętnie odpowiadamy na listy anonimowe, tym razem robimy wyjątek i informujemy naszą „tajemniczą Czytelniczkę (czki?), że pragnąc się dostać do OSL trzeba rzeczywiście umieć chemię i to „na medal". Na pytanie kiedy rozpoczynają się kursy szybowcowe, odpowiadamy, że odbywają się one w kilku turnusach na wielu szybowiskach. Zapisy na kurs za pośrednictwem ZMP trwają. Bliższe informacje znajdzie koleżanka w „Poczcie" zamieszczonej w 4-tym numerze SiM. Dziękujemy za miły list, a na przyszłość prosimy o czytelny podpis.

Kol. **WŁADYSŁAW RASZTOBIJA z Lublińca** pragnie zostać lotnikiem, ale wiedząc, że droga do tego pięknego zawodu prowadzi przez LL martwi się, że w jego mieście nie istnieje Koło naszej organizacji. Kolego Władysławie! Przestańcie się martwić i natychmiast przystąpcie do roboty. Po prostu załóżcie Koło LL przy Waszej Szkole. Porozumiawszy się z dyrekcją szkoły i szkolnym kołem ZMP, które na pewno zechce Wam pomóc, zbierzcie kolegów (co najmniej 20-tu) i zwołajcie zebranie organizacyjne. Na zebraniu tym wybierzcie Zarząd Koła. Sprawozdanie z zebrania prześlijcie do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL (Katowice, ul. Młyńska 22), celem zarejestrowania Waszego Koła. Stamtąd też otrzymacie wytyczne dotyczące Waszej dalszej pracy.

Kol. **STANISŁAW WOJDAK** zapytuje, jak zapisać się do LL. Jeśli w Twojej szkole, Kolego, istnieje Koło LL — sprawa jest prosta. Jeśli zaś nie — radzimy wam postąpić podobnie jak kolega Rasztobija. Bliższych informacji udzieli Wam Zarząd Gdańskiego Okręgu LL w Sopocie, ul. Świerczewskiego 5.



PRZEZ LOTNICZE OKULARY



ODZNAKA MISTRZA

W Związku Radzieckim— ojczyźnie masowego sportu spadochronowego istnieje tytuł „mistrza sportu spadochronowego".

Mistrzem może zostać każdy skoczek, który ma za sobą odpowiednią ilość skoków w każdych warunkach (np. skoki nocne, na wodę, skoki wysokościowe, skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu).

Mistrz sportu spadochronowego ZSRR ma prawo do noszenia specjalnej odznaki. Odznakę tę reprodukujemy powyżej: Wygrawerowana liczba 100 oznacza, że posiadacz odznaki wykonał 100 skoków.

W SŁUŻBIE OJCZYZNY

To tytuł książki ppłk Iwana Kożeduba wydanej przez wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa".

Czyny bohaterskie Kożeduba świadczące o gorącym umiłowaniu ojczyzny, o przywiązaniu do ideałów w jakich wychował go Komsomoł, powinny się stać wzorem każdego pilota naszego lotnictwa, każdego kandydata na lotnika.

Książka „W służbie ojczyzny" winna się znaleźć we wszystkich biblioteczkach młodego lotnika.

CZY WIECIE, ŻE?

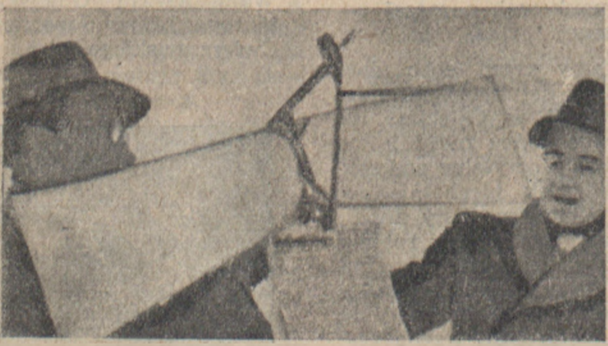
Zbudowany przez D. P. Grigorowicza i N. N. Polikarpowa dwupłat myśliwski I-5 w roku 1930 był najlżejszym i najszybszym samolotem myśliwskim — dwupłatem w tym okresie. Dopiero przejście konstruktorów na jednopłaty pozwoliło zbudowanie szybszego samolotu myśliwskiego. Samoloty myśliwskie angielskie w wielu szczegółach wówczas zbliżone były do tego myśliwca.

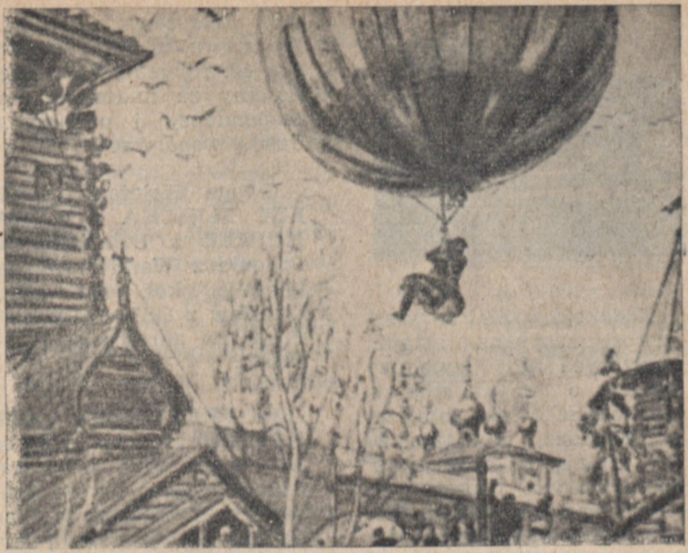
MAŁE LOTNICTWO W WALCE O POKÓJ

Modelarze z Niemieckiej Republiki Demokratycznej biorą czynny udział w walce o pokój, rozprowadzając postępową prasę i broszury przy pomocy — „pocztyliona" na latawcu.

Na zdjęciu widzimy modelarzy NRD przygotowujących nowy ładunek pism do „pocztyliona". Za chwilę uniesie się on do góry, do latawca — wyrzuci pisma i broszury, które niesione wiatrem wylądują w Niemczech Zachodnich, wyjaśniając ich mieszkańcom zgubną, zbrodniczą politykę Adenauera, przeciwstawiającą się wszelkim pokojowym poczynaniom, a między innymi propozycjom zjednoczenia Niemiec, wysuniętym przez Rząd NRD.

Wg „Illustrierte Rundschau"





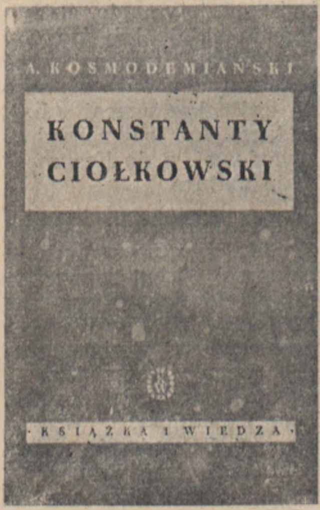
PIERWSZY LOT BALONEM

52 lata przed Francuzami, braćmi Mongolfier, chłop rosyjski Pierechtec Kriakutnoj wykonał pierwszy na świecie lot balonem w roku 1731 w Riazaniu.

Odnalezione zapisy historyczne dotyczące tego pierwszego wyczynu lotniczego, to jeden z wielu dokumentów, świadczących o pierwszeństwie Rosji w lotnictwie.

Ilustracja przedstawia pierwszy lot Kriakutnego w interpretacji jednego z grafików radzieckich.

CO CZYTAĆ?



Nakładem „Książki i Wiedzy" ukazała się broszura A. Kosmodemiańskiego „Konstanty Ciołkowski", poświęcona życiu i działalności wielkiego uczonego radzieckiego, wynalazcy pierwszego na świecie silnika odrzutowego.

Autor zapoznaje nas w swej broszurze z życiorysem Ciołkowskiego; z jego młodością i pracą naukową oraz z najważniejszymi odkryciami i teoriami opracowanymi przez genialnego uczonego. Duża ilość trafnie dobranych ilustracji wzbogaca szatę graficzną broszury i czyni ją zajmującą.

Broszura Kosmodemiańskiego o wielkim uczonym radzieckim powinna znaleźć się w bibliotece każdego lotnika.

SIM W KAŻDEJ SZKOLE!

Nie wszyscy nasi Czytelnicy wiedzą, że Ministerstwo Oświaty zatwierdziło tygodnik „Skrzydła i Motor" jako lekturę do bibliotek szkolnych od VI klasy.

Zatwierdzenie to nastąpiło w dniu 28 listopada 1947 roku pismem Nr VI — OC — 2419/47.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65

Warunki prenumeraty:
miesięcznie — 2 zł 40 gr,
kwartalnie — 6 zł 60 gr,
półrocznie — 12 zł 60 gr.
rocznie — 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres:

Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" W-wa, Pl. Trzech Krzyży 16a.

Zamówienia na pojedyncze egzemplarze i komplety czasopism lotniczych z lat ubiegłych, kierować na adres redakcji.

Nr zam. 316 2-B-17211